

Indicata  
**Market Watch™**

Informação sobre o mercado de automóveis usados



Fevereiro de 2025 | Edição 60

# Início de 2025 tranquilo e potencial renovado para os híbridos usados

**indicata**  
Part of Autorola



Os motores a gasolina continuam a ser o tipo de combustível mais importante nos veículos ligeiros de passageiros usados na Europa, com uma quota de mercado de 45%.

**Os efeitos da crise dos chips e da escassez de oferta estão a desaparecer cada vez mais do mercado de usados.**

Um em cada três veículos ligeiros de passageiros e quase 30% de todos os veículos comerciais ligeiros usados têm menos de 2 anos.

**Agora, os híbridos completos estão a beneficiar em termos de atractividade no mercado e estão a atingir valores de topo, em média, ao nível dos motores de combustão interna.**

A atractividade dos VCL eléctricos está a diminuir novamente e os valores MDS acima de 100 estão a aumentar.

**A dramática queda dos veículos ligeiros de passageiros novos de -30% para o diesel na Bélgica, em termos homólogos, está actualmente a contribuir para a estabilidade dos preços do mercado de veículos ligeiros de passageiros usados.**

A quota de vendas de veículos ligeiros de passageiros eléctricos no segmento com menos de 2 anos na Dinamarca já ultrapassou há muito os 75% e deixa quase todos os outros tipos de combustível na faixa percentual de um dígito.

**Enquanto a maioria dos tipos de combustível em França viu o seu MDS melhorar, ou estabilizar no caso dos PHEVs, os BEVs estão a deteriorar-se, levando uma média de 18 dias adicionais para vender, cerca do dobro do que para o gásóleo e a gasolina.**

A quota dos eVCL na Alemanha não chega a 6% das vendas com menos de 2 anos.

**No início de Fevereiro, a Polónia lançou um novo programa que concede subsídios até 40 000 zloty (cerca de 9 500 euros) para a compra ou aluguer de EVs. Inclui também um regime de abate de veículos.**

O mercado de veículos ligeiros de passageiros novos em Espanha, que subiu brevemente para uma quota de mercado de BEVs de 5,4% em 2023, mantém-se actualmente nos 5,6%.

**Globalmente, cerca de metade dos veículos ligeiros de passageiros novos na Suécia são recarregáveis (PHEVs e BEVs).**

Pela primeira vez, um modelo a gasolina da sub-marca Omoda da Chery - o C5 - está entre os 3 veículos mais vendidos na Turquia.

**A quantidade de BEVs oferecidos nos portais britânicos de veículos usados aumentou para mais de 10% no segmento etário dos 3-4 anos.**

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	<b>78.3pp</b>
Poland	-6.4pp
Spain	-7.7pp
Sweden	-8.4pp
Portugal	-10.9pp
The Netherlands	-9.0pp
Italy	-11.2pp
Belgium	-10.7pp
France	-11.1pp
Austria	-11.2pp
Germany	-10.1pp
United Kingdom	-12.9pp
Denmark	-10.1pp
<b>Average</b>	<b>-3.8pp</b>
<b>EU Region</b>	<b>-10.6pp</b>

# Os motores de combustão interna dominam o mercado de veículos usados, enquanto os EVs dominam as estratégias de veículos usados.

Considerando todos os mercados observados em conjunto, é possível observar uma evolução linear no desenvolvimento das quotas de mercado de vendas por tipo de combustível. Os motores a gasolina continuam a ser o tipo de combustível mais importante para os veículos ligeiros de passageiros usados na Europa, com 45%, e continuam a fornecer uma oferta suficiente a partir dos registos de veículos novos dos últimos anos. A oferta de diesel está a diminuir devido aos efeitos a longo prazo do Dieselgate e à electrificação do mercado promovida pela legislação, mas ainda representam 27%.

Os híbridos suaves apoiam esta tendência, substituindo os seus homólogos com motor de combustão, embora com emissões de CO2 mais baixas. Do ponto de vista global do mercado, as variantes eléctricas ainda representam quotas de mercado de apenas um dígito, tanto em termos de vendas como de número de veículos em circulação. Para tal, são necessários incentivos

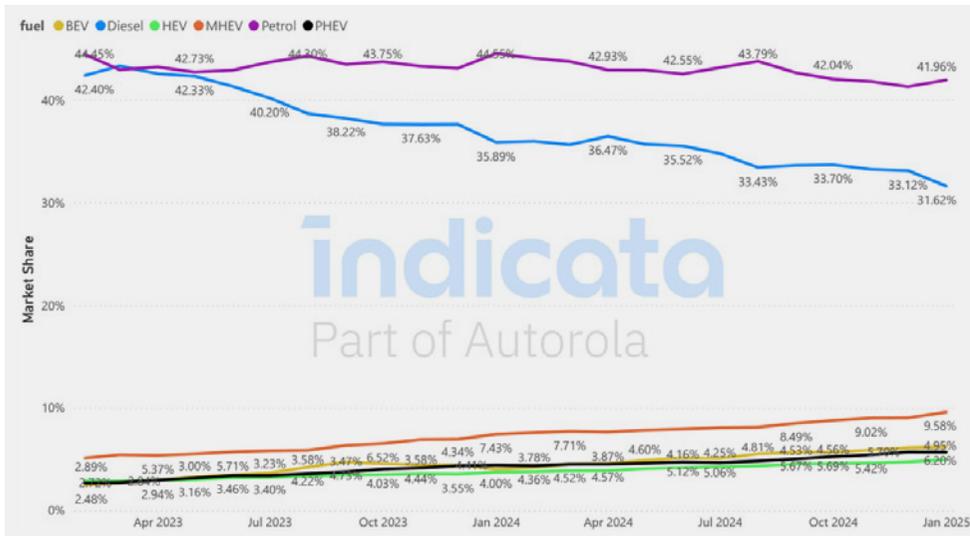
específicos para os modelos usados, não só para estabilizar os valores residuais e aumentar a sua atractividade, mas também, e sobretudo, para apoiar eficazmente as vendas de veículos novos, ajudando a baixar as taxas de leasing.

No entanto, a maioria dos programas de subsídios, na medida em que ainda são válidos, destinam-se à venda de veículos novos e, em geral, prejudicam o negócio dos veículos usados devido ao excesso de oferta e à pressão dos preços a partir de cima. A transformação para a mobilidade eléctrica funciona bem e rapidamente em mercados onde a gama de veículos em oferta está a aumentar em resultado de várias medidas, mas também onde as outras condições de enquadramento, como infra-estruturas adequadas, preços de energia favoráveis e quadros jurídicos de apoio, estão criadas e existe um amplo consenso social sobre o caminho da mudança.

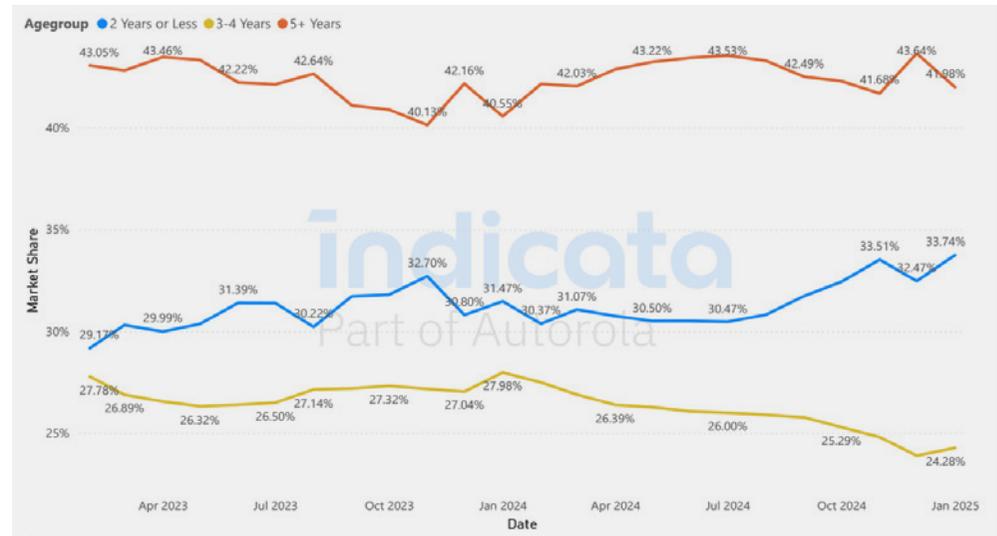
No entanto, uma redução direccionada ou impulsionada no preço dos veículos eléctricos é muitas vezes ainda necessária para tornar os EVs uma alternativa real para a mobilidade individual diária. O facto de o grupo etário mais jovem no mercado global ter crescido novamente em termos de vendas desde meados do ano passado é, naturalmente, inicialmente devido a um aumento da oferta neste segmento etário, para além da electrificação.

No entanto, mostra também que os efeitos da crise dos chips e da escassez de oferta estão a ser cada vez mais abandonados também no mercado de veículos usados. Um em cada três veículos ligeiros de passageiros e quase 30% de todos os veículos comerciais ligeiros nos portais têm actualmente menos de dois anos. Este facto é consequência da entrada no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados e de pequenas carrinhas comerciais com contratos de locação financeira de curto prazo, que têm de ser comercializados como veículos usados em ciclos mais curtos.

Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market



## O interesse pelos híbridos completos melhora a atractividade

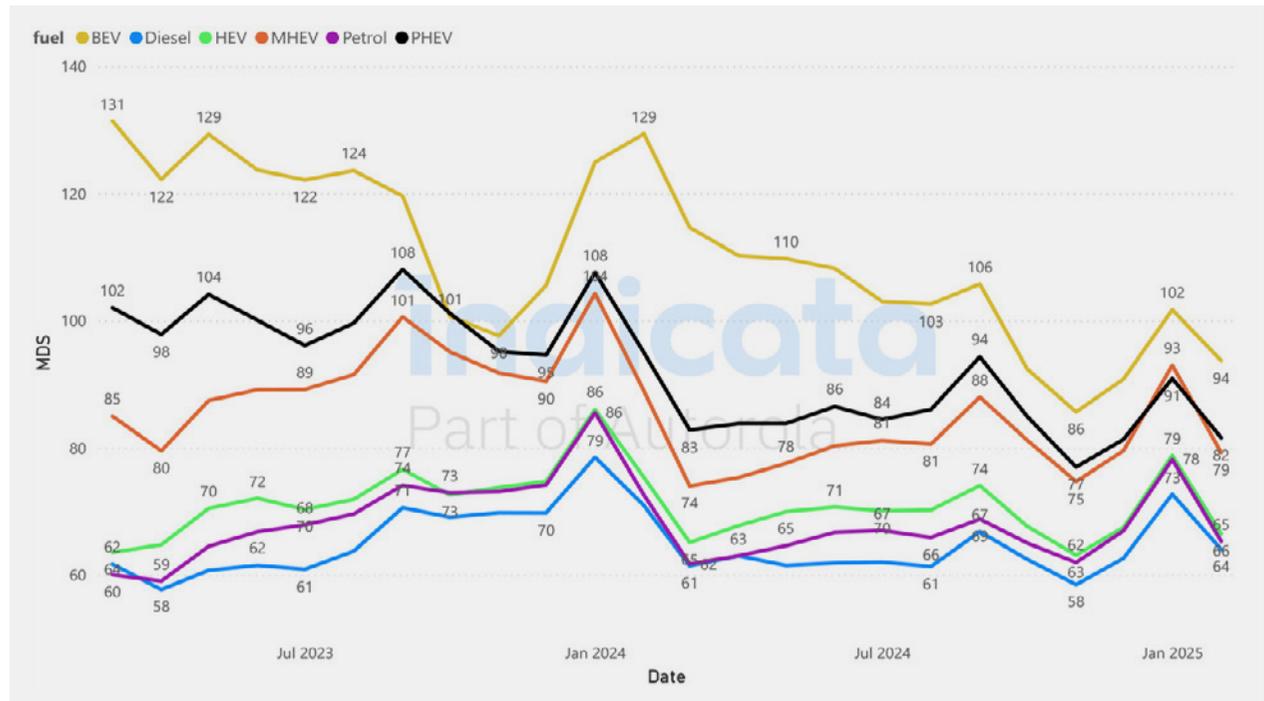
A relação entre a oferta e a procura para todo o mercado observado está a mostrar novamente uma tendência positiva após a habitual queda na passagem do ano. Uma descida geral dos preços dos veículos ligeiros de passageiros usados e a melhoria da inflação e do poder de compra após vários anos de crise estão a contribuir para este facto. No entanto, a actual incerteza económica na Europa terá novamente impacto no comportamento de compra e na procura de bens, como os veículos, devido aos últimos acontecimentos políticos e à guerra em curso na Ucrânia.

Agora, os híbridos completos estão a beneficiar particularmente em termos de atractividade no mercado e estão a atingir valores de topo ao nível do ainda popular motor de combustão. Do lado da oferta, os HEVs representam apenas uma pequena parte do mercado. Do lado da procura, os baixos prémios tecnológicos para os veículos ligeiros de passageiros novos e o cepticismo de muitos potenciais compradores, que preferem ser cautelosos e são atraídos pela oferta de baixo limiar de condução eléctrica sem "ansiedade de autonomia", estão a apoiar a procura.

Os híbridos suaves ainda se encontram, em média, ao nível dos PHEVs e sofrem do mesmo problema de ambos os tipos de combustível exigirem inicialmente preços mais elevados devido à tecnologia mais complexa. No entanto, uma vez que todos os tipos de híbridos são de ajuda limitada para os fabricantes em termos do problema da redução de CO2 e das penalizações, por outro lado, a pressão sobre os fabricantes para gerar registos é limitada, especialmente este ano.

Esta é uma boa notícia para os seus valores residuais nos próximos anos, uma vez que os volumes de oferta no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados não serão desnecessariamente inflacionados e exercerão uma pressão adicional sobre os preços. Para os VCL, a atractividade das unidades electrificadas está actualmente a cair novamente e os valores MDS estão a aumentar acima de 100. A situação mais difícil é enfrentada pelos eVCL com um valor de 150, porque quantidades cada vez maiores estão a ser forçadas a entrar no mercado e serão ejectadas como veículos usados jovens nos próximos anos. Além disso, o potencial de compra das carrinhas usadas é particularmente sensível ao preço e tudo o que ponha em causa o seu bom funcionamento na utilização quotidiana é mais susceptível de levar os compradores a optarem pelo gasóleo.

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	72.9	Volkswagen Golf	73.1	Toyota Yaris	50.5	Tesla Model 3	42.7
Peugeot 208	74.1	Volkswagen T-ROC	73.7	Toyota C-HR	62.1	Volkswagen ID.3	68.2
Volkswagen T-ROC	73.7	Peugeot 208	67.9	Toyota Corolla	60.4	Fiat 500	102.8

### 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	42.7	Renault Twingo	43.8	Toyota RAV 4	47.4	Tesla Model 3	42.7
Tesla Model Y	43.0	Dacia Duster	45.6	Hyundai IONIQ	48.7	Tesla Model Y	43.0
Polestar	46.3	Volvo XC40	47.0	Toyota Yaris	50.5	Polestar	46.3

# Os mercados europeus estão a diversificar-se

As variações de preços tendem a enfraquecer durante a viragem do ano. Foi também o caso no início de 2025. Há várias razões para isso, incluindo a simples inactividade por parte dos retalhistas durante os inventários, feriados e férias. De um modo geral, o ano passado terminou com uma tendência negativa em média, especialmente nos principais mercados, mas já se podem observar alguns efeitos individuais estabilizadores e mesmo positivos.

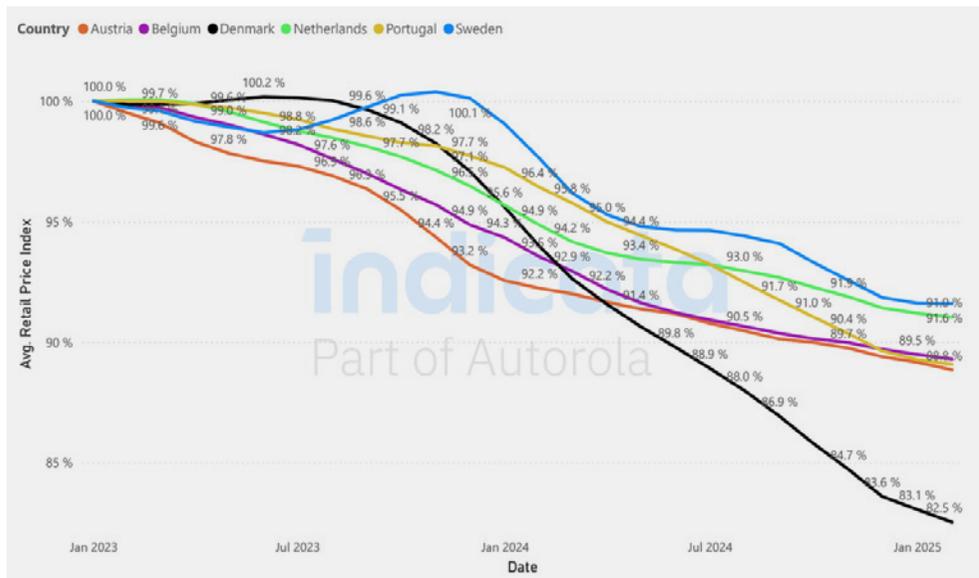
O Reino Unido, por exemplo, parece estar em território negativo muito claro em comparação com o início de 2023, mas não sofreu novas

correções drásticas de preços em 2024, como aconteceu em 2023. No entanto, as perspectivas são mistas e a resiliência do comércio britânico está a diminuir visivelmente. A situação é semelhante na Alemanha. A França e a Itália também estão sob considerável pressão de preços, e não apenas para EVs.

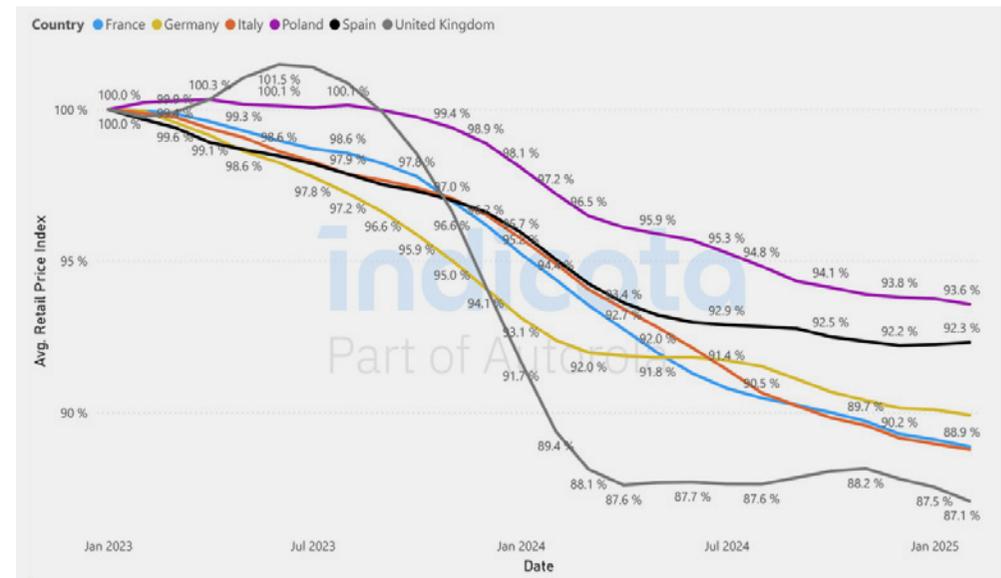
A Espanha recuperou no ano passado e entrou em 2025 com uma ligeira tendência ascendente. Os motores aqui são de facto os EVs. A Dinamarca, por outro lado, está a registar uma descida contínua dos preços devido à crescente penetração dos BEVs no mercado, em particular.

No entanto, uma vez que o MDS, a taxa de rotação do stock e o tempo de inactividade dos BEVs são bastante positivos, a evolução dos preços parece ter desenvolvido uma dinâmica própria impulsionada mais pelo medo do que pela necessidade. A Suécia, o maior mercado nórdico de automóveis, apresenta índices de preços maioritariamente positivos, mas a descida do nível de preços dos modelos eléctricos não foi, até agora, suficiente para estimular a procura no sentido da estabilização. A Bélgica e a Áustria registaram uma maior estabilidade de preços no ano passado, após um 2020 difícil, e esta situação manteve-se no ano em curso.

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.

# Grande ênfase nos BEVs jovens usados

**Os níveis de oferta e as quotas de vendas de veículos usados continuam a estagnar em cerca de 10% e 7-8%, respectivamente. A tendência para os veículos usados jovens com menos de 2 anos continua a diminuir, sobretudo devido à fraca coorte de novas matrículas em 2024. Uma vez que mais de 80% do volume de oferta de BEVs usados ainda provém deste grupo etário, existe uma forte correlação entre os novos registos no ano anterior e o potencial de veículos usados na Áustria, em comparação com cerca de 65% para os BEVs no resto da Europa.**

O rácio é um pouco mais equilibrado para as vendas, mas continua a ser superior à média de 70% do mercado, em vez da média habitual de cerca de 58%. Os índices de preços para todos os tipos de combustível mantiveram-se relativamente estáveis desde o início do ano. Isto não é invulgar, uma vez que Janeiro é um mês com pouca actividade de vendas. No entanto, a evolução dos preços dos modelos eléctricos dá alguma esperança de que se tenha atingido um primeiro fundo.

Enquanto os EVs perderam quase 18 pontos percentuais em Janeiro de 2023 em comparação com este ano, a perda em 2024 foi muito mais moderada, com menos de 10 pontos percentuais desde o mesmo

ponto de partida. O início de 2025 foi ainda mais surpreendente, uma vez que a oferta e a procura continuam a ser desfavoráveis. Em média, todos os valores MDS medidos por tipo de combustível estão acima do limiar 100, excepto para os modelos a diesel, 141 para os EVs e até 164 para os veículos usados muito novos!

Em contrapartida, os modelos actuais e futuros estão a vender muito mais rapidamente do que os modelos com mais de cinco anos. Os modelos Tesla, por exemplo, têm um valor MDS actual muito bom de 54. Nos VCL, as quotas de vendas observadas de BEVs aumentaram para mais de 5-6%, mas com uma ligeira tendência descendente. Entretanto, as quotas de stock estão a crescer novamente e representam agora quase uma em cada oito carrinhas no grupo etário mais jovem, com menos de 2 anos. As carrinhas de distribuição urbana totalmente eléctricas, como a Kangoo Z.E., a e-Berlingo, etc., desempenham um papel importante, apesar de a sua quota ter voltado a cair.

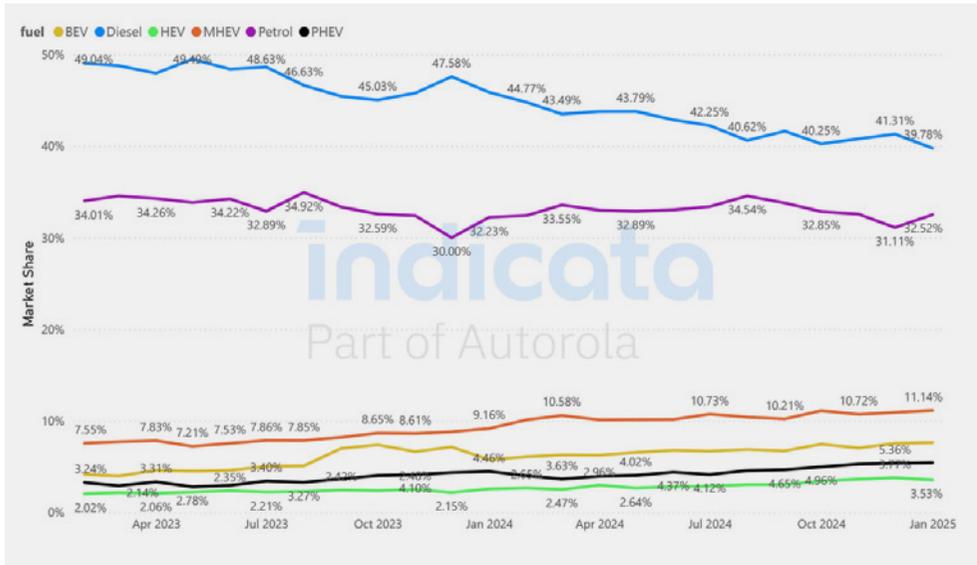
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	67.7
Volkswagen	Golf	100.7
BMW	3 Series	88.5

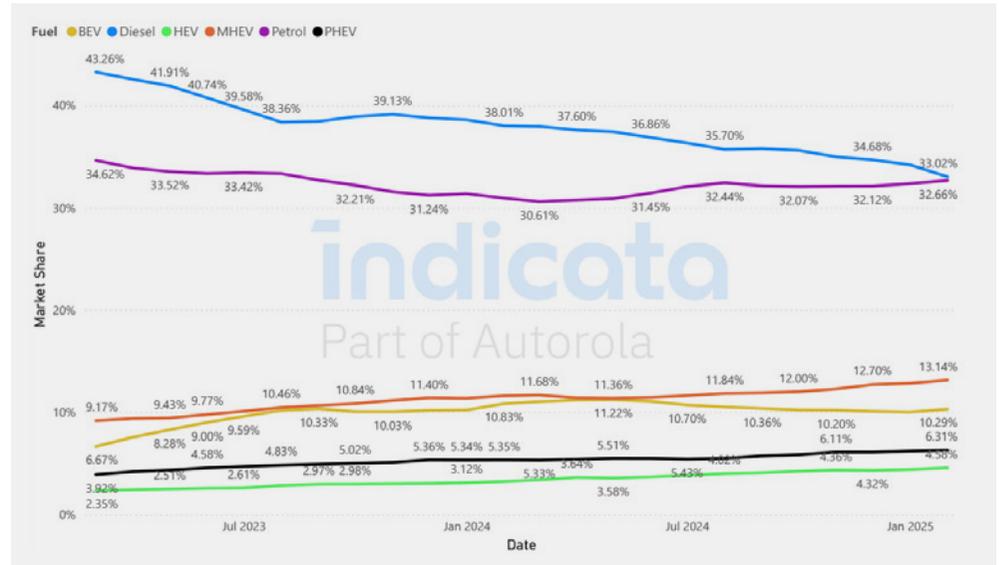
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Citroën	C3	8x	43.5
Tesla	Model 3	7x	50.5
Dacia	Duster	6x	59.8

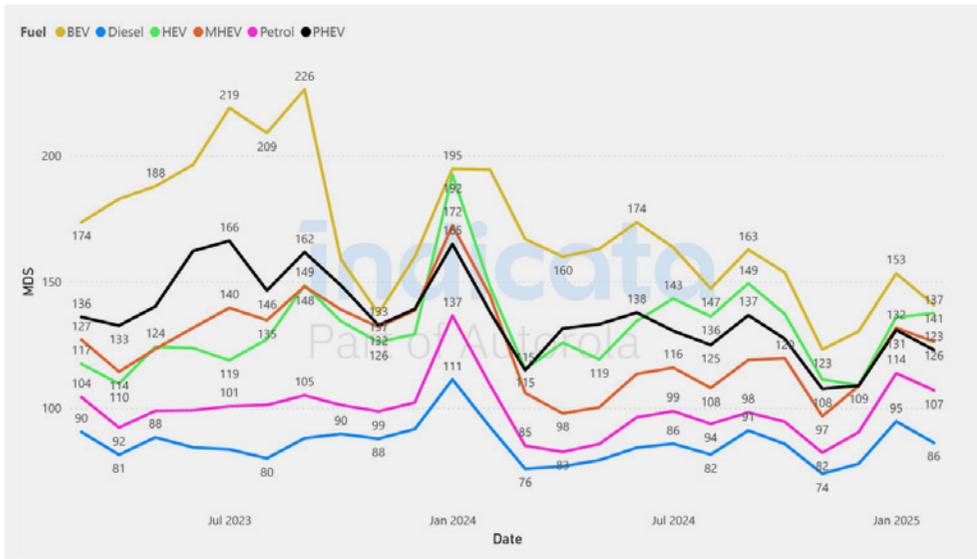
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - Austria



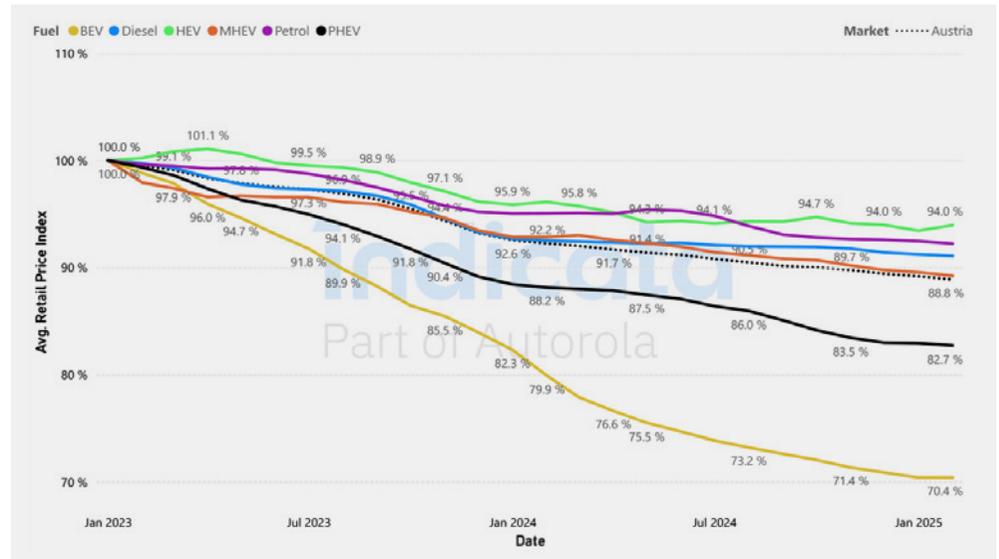
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - Austria



### MDS by Fuel Type - Austria



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



# Os motores diesel usados continuam a ser retirados de circulação

**As vendas de veículos ligeiros de passageiros usados continuam a estagnar no início do ano, mesmo na Bélgica, que tem uma afinidade com os veículos eléctricos, com pouco mais de 6% da quota total de vendas e não muito mais de 11% dos veículos usados muito novos. Nos últimos anos, a quota de veículos ligeiros de passageiros novos disparou para mais de 28% em 2024.**

O rácio da oferta e da procura está novamente em vias de recuperação após a habitual deterioração temporária na viragem do ano. Tal como em meados do ano passado, o índice de preços para EVs está novamente a mostrar sinais de recuperação e estabilização, enquanto os híbridos plug-in continuam a cair no nível de preços de oferta.

Em contrapartida, os retalhistas praticam um preço cada vez mais optimista para os híbridos completos, o que é compensado pelos muito bons valores MDS de 57. No escalão etário até um máximo de 2 anos, este tipo de combustível atinge o melhor valor. Entretanto, a tendência para o abandono dos veículos usados a diesel continua e, em termos de volume, estes são agora ultrapassados pelos modelos totalmente eléctricos. No entanto, estes ainda estão à frente em termos de quotas

de vendas devido à procura que ainda existe. O dramático declínio anual de 30% nas vendas de veículos ligeiros de passageiros novos em 2023 contribuiu para este facto. Por conseguinte, os veículos a gasóleo usados têm um preço estável e estão a ser cotados e vendidos pelos retalhistas com uma autoconfiança saudável. Os motores a gasolina continuam a representar uma quota total de mais de 40% do stock e das vendas, mas estão actualmente em ligeiro declínio devido ao crescimento de tipos de propulsão alternativos, principalmente híbridos suaves.

No entanto, a atractividade do mercado e o comportamento dos preços de oferta não mostram sinais de fraqueza. O mercado belga de veículos comerciais usados também continua a ser conservador. Embora as quotas de vendas mostrem uma tendência ascendente na análise a longo prazo, mesmo no segmento mais jovem a quota de mercado é inferior a 5% - metade da quota dos veículos ligeiros de passageiros.

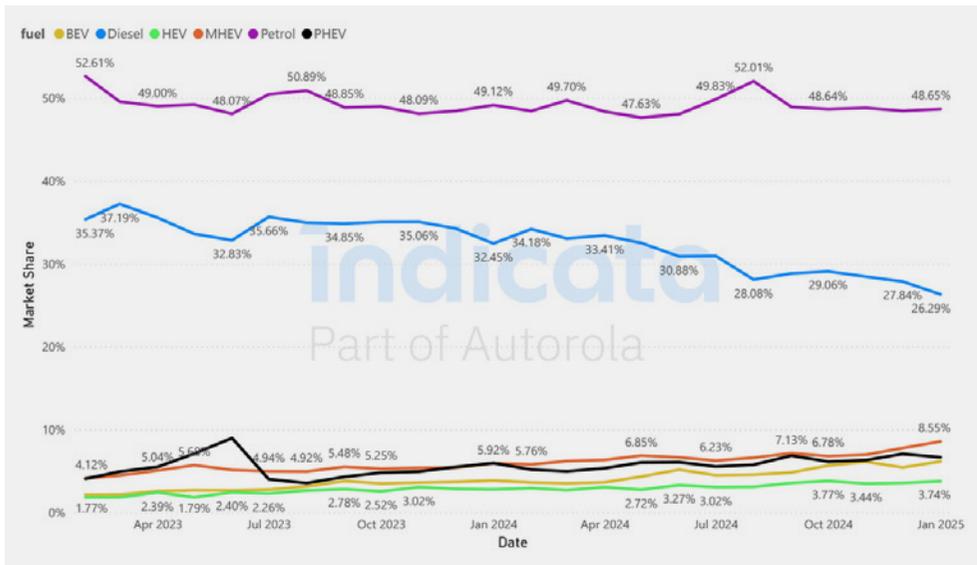
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	62.1
BMW	1 series	75.2
Opel	Corsa	36.5

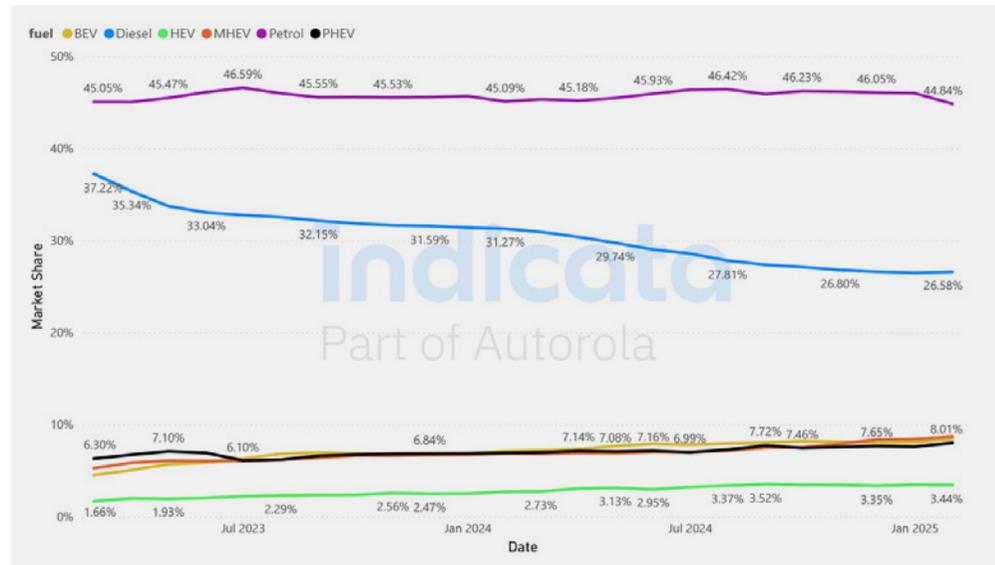
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Jogger	19x	19.4
Dacia	Sandero	15x	23.5
MG	ZS	13x	28.7

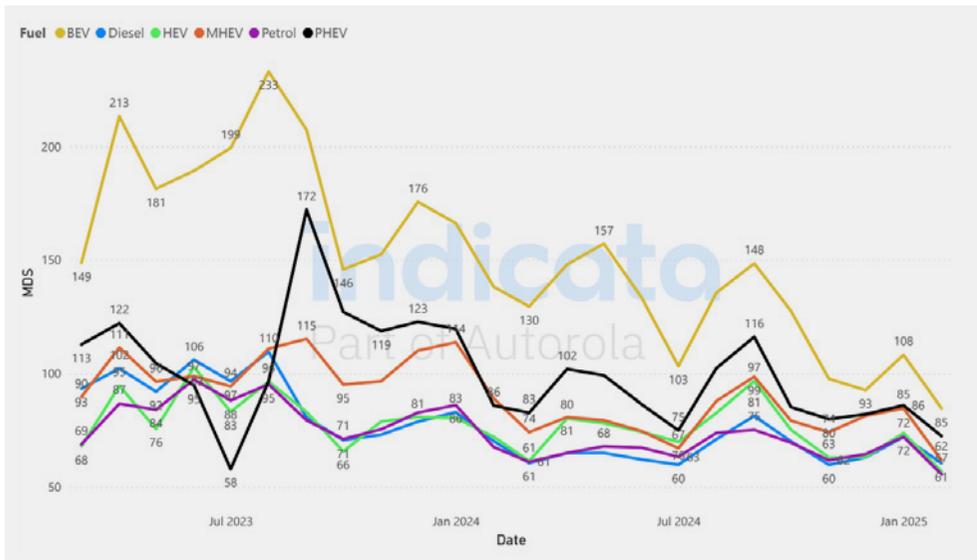
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



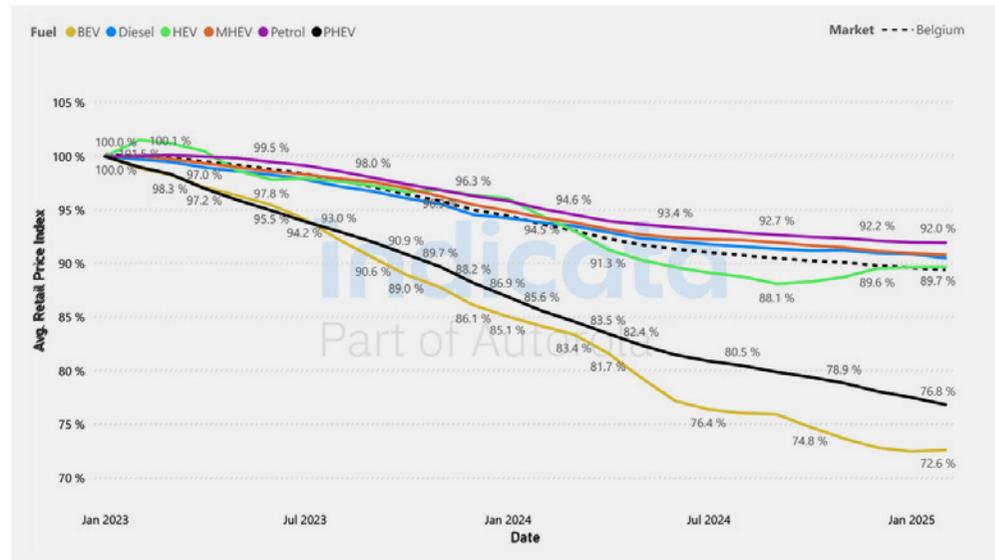
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



### MDS by Fuel Type - Belgium



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



# A quota de BEVs jovens usados aumenta para mais de 75%

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

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	32.4
Volkswagen	ID.4	51.7
Škoda	Enyaq	39.7

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

Make	Model	Stock turn	MDS
MG	4	16x	22.0
MG	ZS	14x	26.0
Volkswagen	ID.7	13x	28.7

Na Dinamarca, os modelos usados totalmente eléctricos continuam a ter uma forte penetração nas vendas dos retalhistas. A quota de vendas de veículos ligeiros de passageiros no segmento mais jovem, com menos de 2 anos, já ultrapassou há muito os 75% e deixa para trás quase todos os outros tipos de combustível, com uma percentagem de apenas um dígito. Apenas os veículos a gasolina estão ainda no limiar dos 10%.

Por conseguinte, os modelos mais vendidos incluem o ID.3 e o ID.4, bem como o seu irmão de grupo, o Skoda Enyaq. Consequentemente, os três primeiros lugares do ranking MDS são ocupados por três modelos electrificados, incluindo dois da MG e o VW ID.7. No grupo etário mais jovem, até dois anos, os veículos a gasóleo estão no outro extremo da escala e, com um valor de 145, mostram que, apesar da pequena oferta, a procura nem sequer parece ser suficiente para tal.

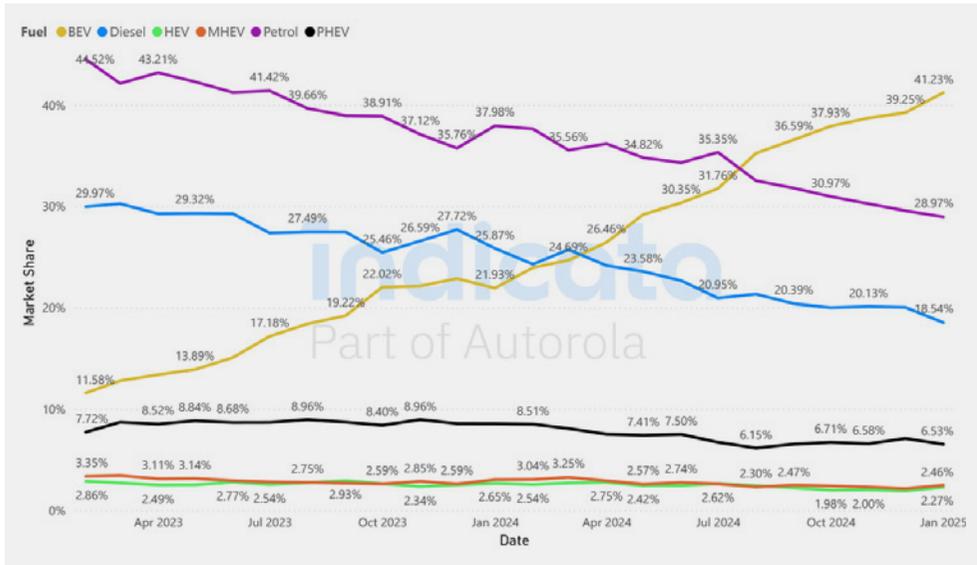
No entanto, em média, este facto tem relativamente pouco impacto no comportamento dos preços no comércio dos veículos usados a gasóleo. Embora os preços tenham caído mais acentuadamente nos últimos anos do que os dos motores de combustão e dos híbridos, caíram menos acentuadamente do que os dos BEVs e, nos

últimos meses, mostraram mesmo sinais de resiliência. Os preços dos híbridos completos mantiveram-se igualmente estáveis, com uma tendência ascendente.

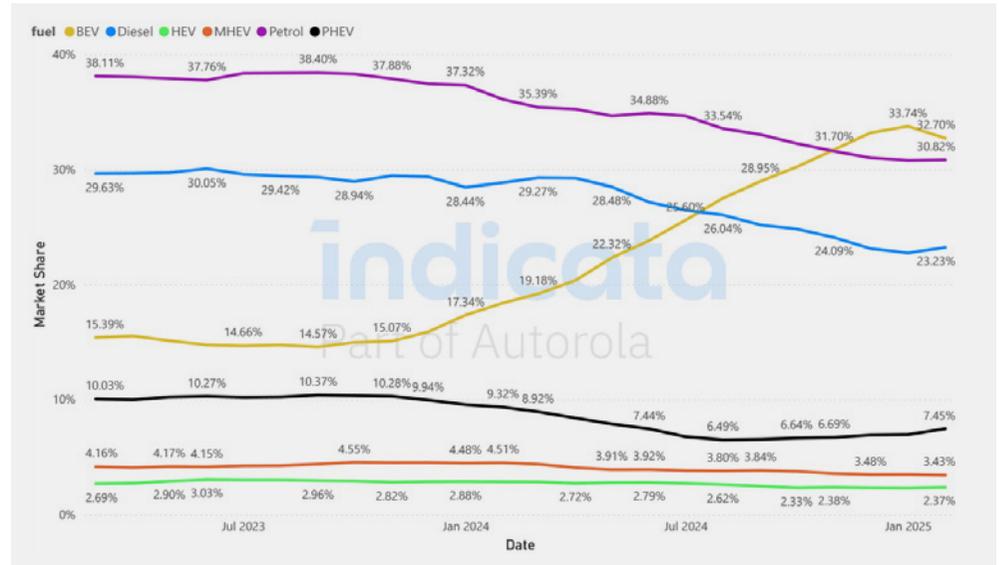
Trata-se de uma situação confortável, sobretudo para a Toyota, que beneficia da elevada quota de mercado dos híbridos. Os índices de preços da gasolina e do gasóleo da marca parecem ainda mais sólidos. No segmento médio de 3-4 anos, a electrificação também está bastante avançada. A quota dos BEVs no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados é superior a 40% e a quota dos veículos com motor de combustão diminuiu de mais de 40% para os veículos a gasolina e mais de 30% para os veículos a gasóleo para 18% e 15%, respectivamente, no último ano.

Entretanto, um em cada três VCL usados vendidos é um eVCL, sendo o ID.Buzz e o e-Citan cada vez mais populares. Em termos de atractividade do mercado, os BEVs estão bem à frente do resto do campo, com uma pontuação média de 51.

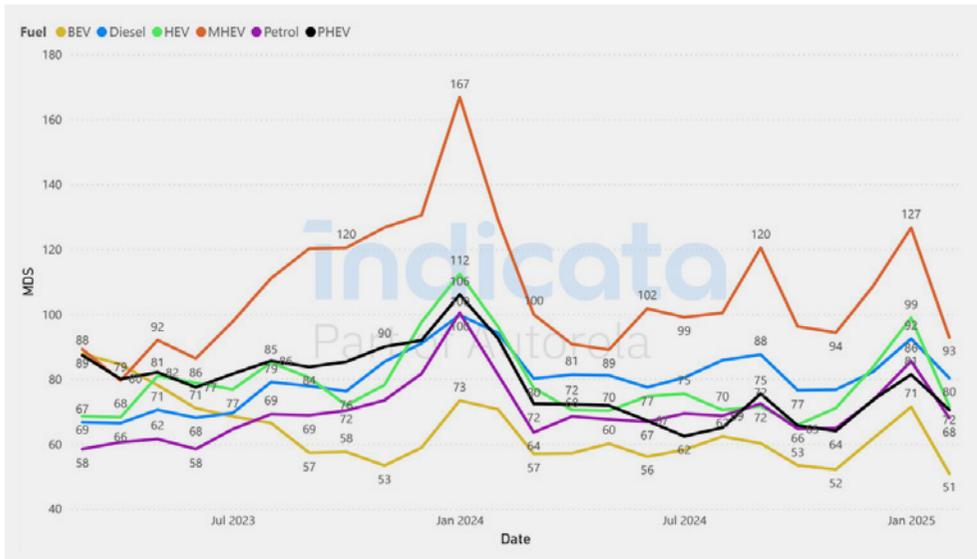
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



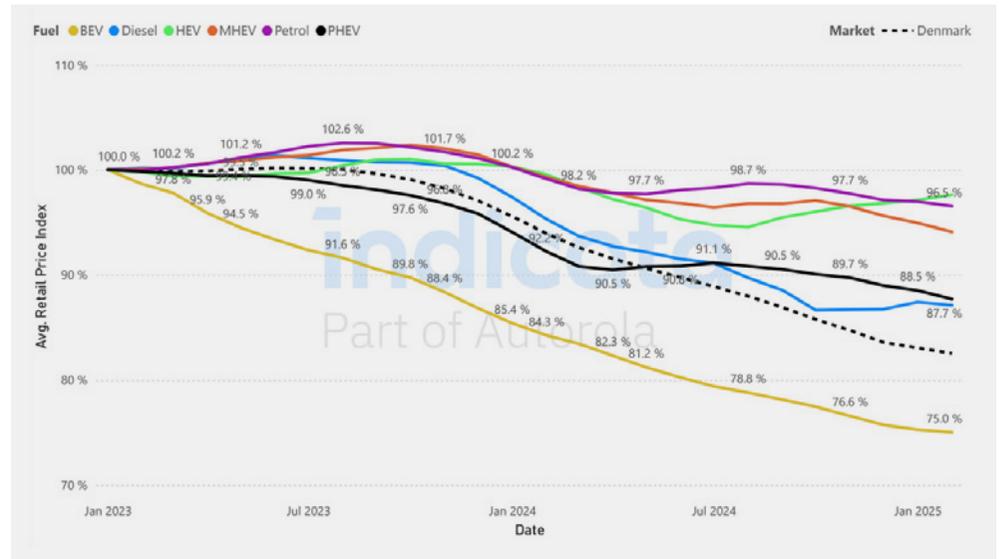
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



### MDS by Fuel Type - Denmark



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



# Os PHEVs e os BEVs continuam a sofrer de excesso de oferta

**Os veículos ligeiros de passageiros a gasolina e a gasóleo dominam as vendas de veículos ligeiros de passageiros usados em França em Janeiro de 2025. Em geral, as vendas dos diferentes tipos de combustível permanecem estáveis em Janeiro em comparação com Dezembro de 2024, excepto no caso dos BEVs, em que as vendas diminuiram.**

Quanto aos BEVs, são considerados demasiado caros. Ao mesmo tempo, os stocks de veículos usados estão a aumentar constantemente, atingindo um nível igualmente elevado em comparação com o Outono de 2024, o que está a fazer com que os preços dos BEVs desçam constantemente.

Embora a maioria dos tipos de combustível tenha visto o seu MDS melhorar, ou estabilizar no caso dos PHEVs, os BEVs estão a deteriorar-se fortemente, levando em média 18 dias adicionais, cerca do dobro do gasóleo e da gasolina. Assim, se os preços mais baixos estão a melhorar a rotação do stock para quase todos os tipos de combustível, o que poderá levar a preços mais estáveis dos veículos ligeiros de passageiros usados, no caso dos BEVs, apesar dos cortes de preços, o aumento do MDS levará, no futuro, a fortes quedas dos preços de transacção.

Além disso, em 2025 poderá haver muitos registos tácticos de BEVs em França para atingir os 25% de quota de mercado necessários para evitar penalizações, juntamente com fortes descontos nos mercados de veículos novos e de veículos ligeiros de passageiros usados, o que

prejudicará os valores residuais dos BEVs usados. Os descontos para os BEVs aumentaram fortemente durante alguns meses e uma redução do bónus a partir de Dezembro de 2024 reforçou esta tendência.

Se as regras de penalização por peso para veículos acima de 1,6 toneladas em 2025 se mantiverem semelhantes às de 2024, os PHEVs passarão a estar sujeitos a essa taxa. Como consequência, as vendas de automóveis novos, sobretudo para frotas, poderão diminuir, o que poderá reduzir a oferta no mercado de usados. No entanto, não é certo que isso resulte numa valorização dos preços dos veículos usados, especialmente com a chegada ao mercado de uma nova geração de PHEVs.

As regras de redução das emissões de CO2 serão mais rigorosas em 2025. Consequentemente, os 53% dos veículos ligeiros de passageiros elegíveis para a redução em 2024 aumentarão para 66% em 2025. No entanto, poderá ter um potencial impacto positivo nos preços dos veículos ligeiros de passageiros usados para os modelos afectados. Poderíamos observar uma mudança do mercado de veículos novos para o mercado de veículos ligeiros de passageiros usados para alguns modelos e, por conseguinte, um aumento da procura de veículos usados e uma redução da oferta de veículos novos, o que poderia levar a uma potencial estabilização dos preços dos veículos usados para os modelos afectados pela penalização, especialmente os veículos a gasolina e a diesel.

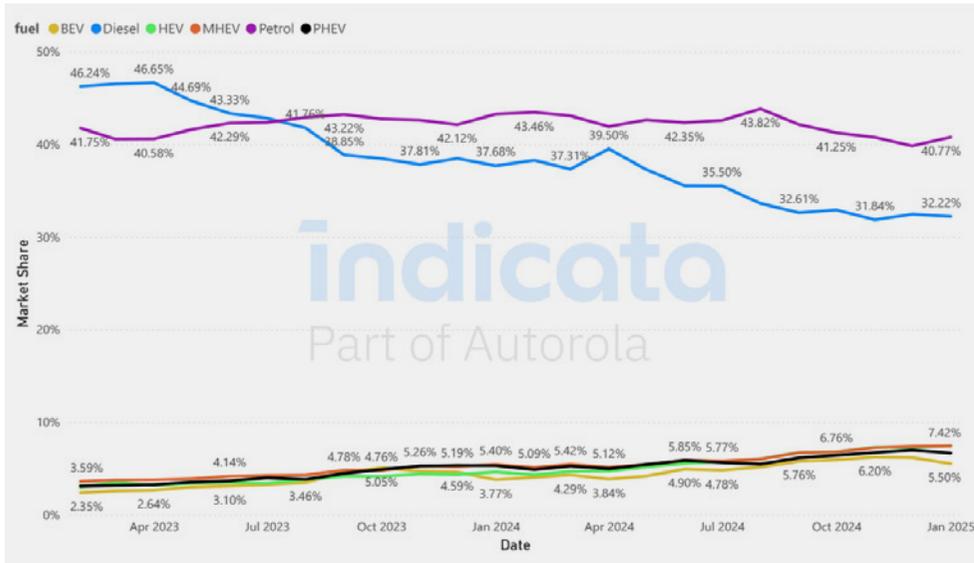
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	81.0
Renault	Clio	47.4
Peugeot	2008	75.6

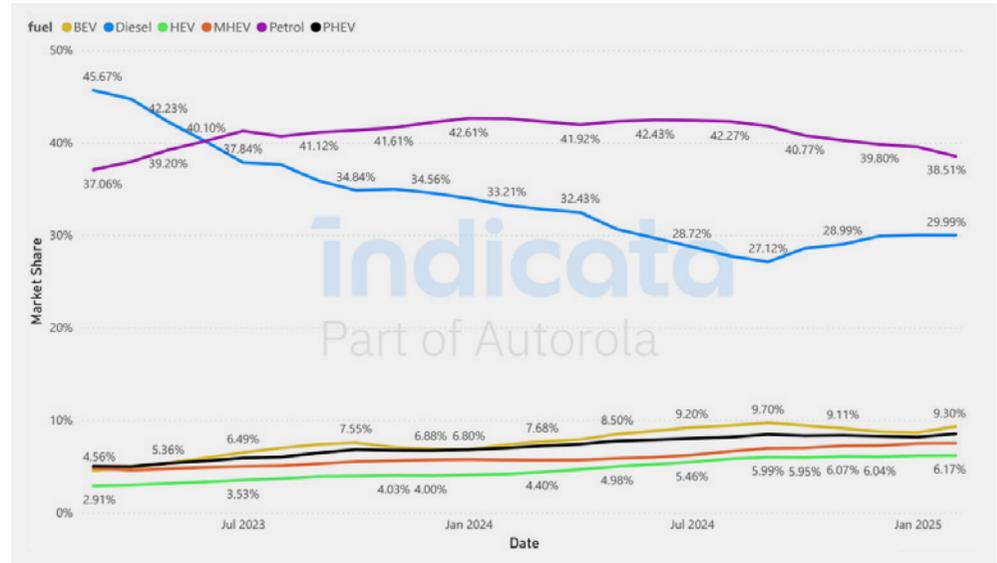
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	10x	34.6
Dacia	Duster	10x	34.7
Volkswagen	Touran	9x	39.5

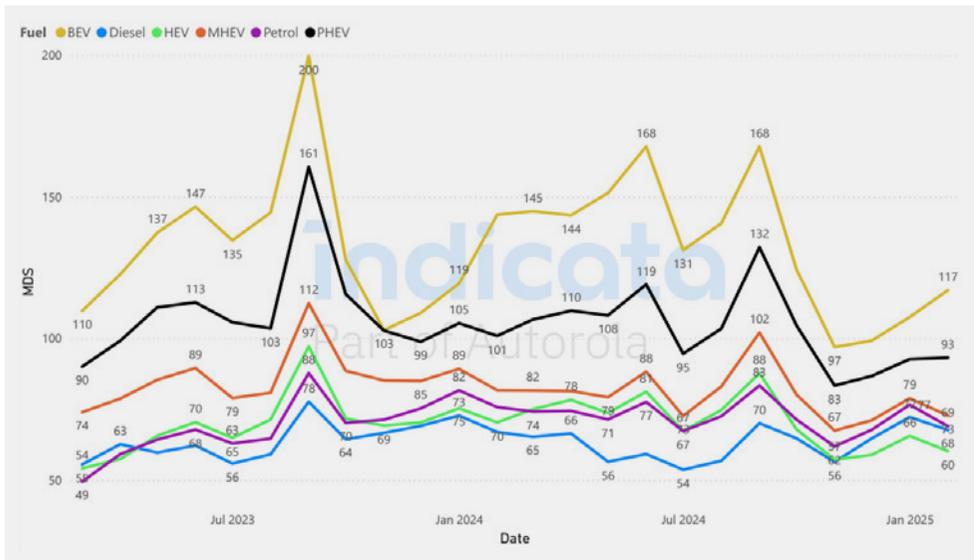
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - France



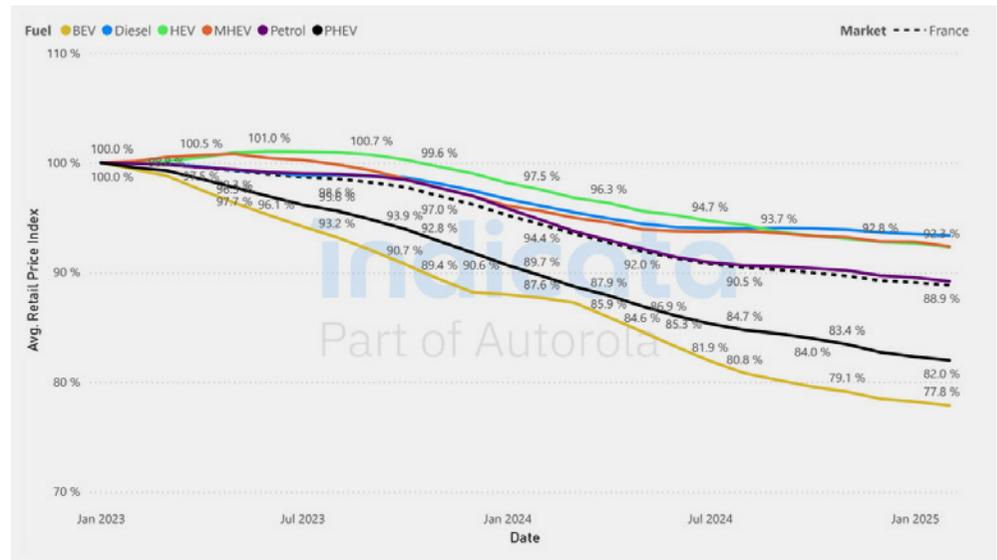
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - France



### MDS by Fuel Type - France



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



# Os BEVs vendem-se mais depressa, mas a um preço

Enquanto Janeiro no segmento de veículos novos está a mostrar os efeitos do atraso deliberado dos registos de novos BEVs, a Alemanha continua bastante conservadora no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados, pouco antes das eleições federais. De acordo com a oferta de veículos ligeiros de passageiros usados, apenas pouco menos de 10,6% dos veículos do grupo etário mais jovem são totalmente eléctricos. Este valor é significativamente inferior ao da maioria dos mercados europeus, que, apesar da sua falta de homogeneidade, atinge quase 13%.

A situação é semelhante para os VCL, em que uma oferta de pouco menos de 10% de BEVs na categoria etária mais jovem parece ser mais competitiva numa comparação europeia, mas não representa qualquer sucesso significativo em termos de redução de CO2. As vendas de eVCL estão ainda mais atrasadas, com menos de 6% das vendas a corresponderem a carrinhas com menos de dois anos.

Os rácios da oferta e da procura - medidos em MDS - ainda precisam de ser melhorados após a viragem do ano, variando entre 73 e 110, e mesmo entre 100 e 129 para veículos muito novos. Mas os valores dos EVs de todos os tipos, especialmente os modelos eléctricos a bateria, estabilizaram. Os três modelos mais vendidos são exclusivamente eléctricos.

O nível de preços da oferta estabilizou durante quase todo o ano passado, embora os BEVs e os PHEVs estejam a arrastar para baixo a média geral e ainda tenham uma tendência negativa. A pressão de volume mais baixa verifica-se nos veículos a gasóleo usados muito novos. Estes apresentam a melhor relação entre a oferta e a procura e revelaram-se extraordinariamente estáveis em termos de preços na análise ajustada ao longo do último ano, enquanto os BEVs, por exemplo, perderam quase 10 pontos de índice.

Os híbridos completos continuam a registar uma evolução de preços tão resistente como a dos veículos com motor de combustão. Embora tenham uma relação desfavorável entre a oferta e a procura, mais de 85% têm menos de 2 anos de idade, pelo que um número relativamente elevado de veículos caros satisfaz uma procura de crescimento mais lento. Os modelos Renault, em particular, estão a entrar no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados jovens. Os vendedores ainda estão tranquilos em relação a este facto devido às quantidades controláveis, evitando assim ajustamentos drásticos de preços. No entanto, tendo em conta o aumento constante de novos registos de híbridos no ano passado, é de esperar um abrandamento no final deste ano.

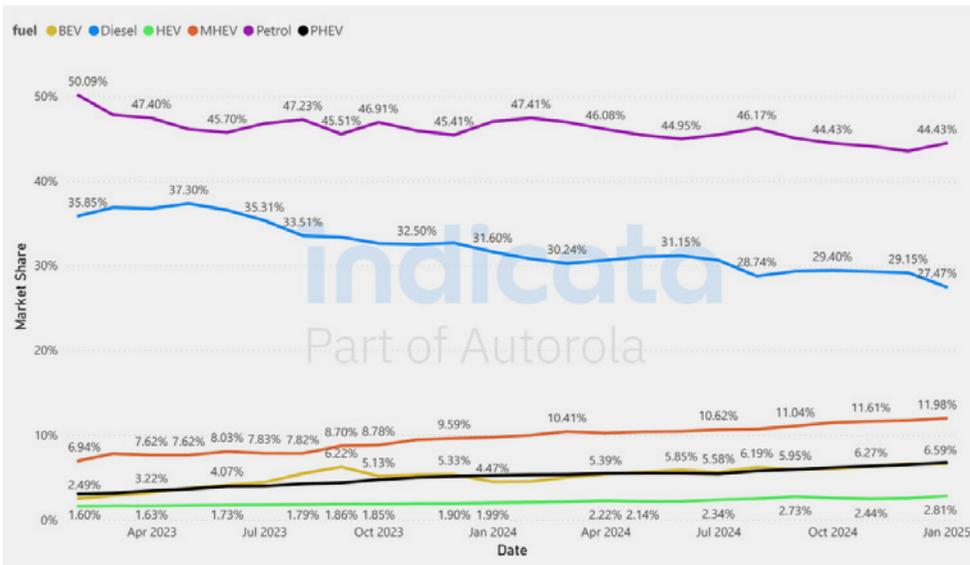
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	88.5
Volkswagen	T-ROC	91.4
Opel	Corsa	73.2

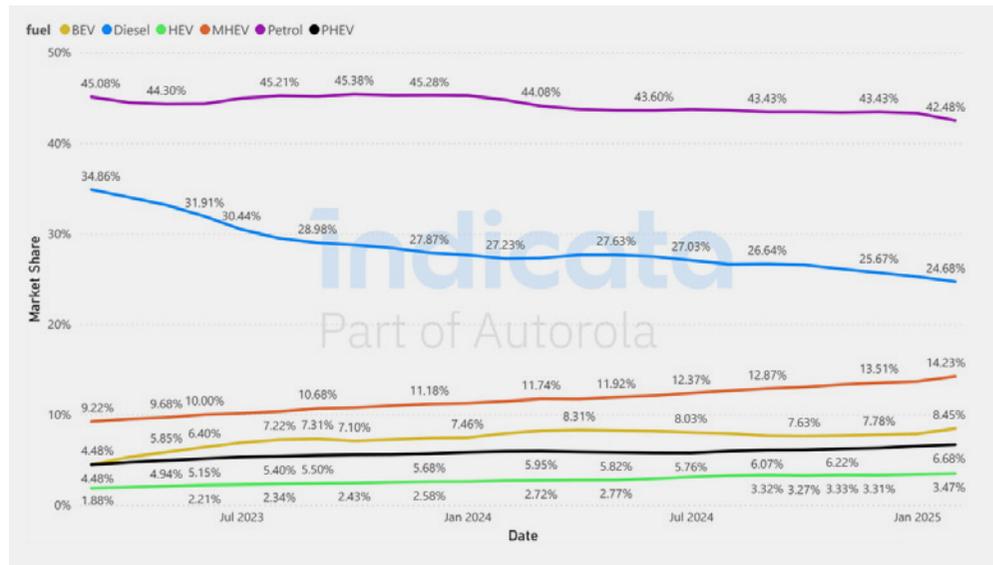
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	15x	24.5
Tesla	Model Y	12x	29.4
Mercedes-Benz	EQB	10x	36.1

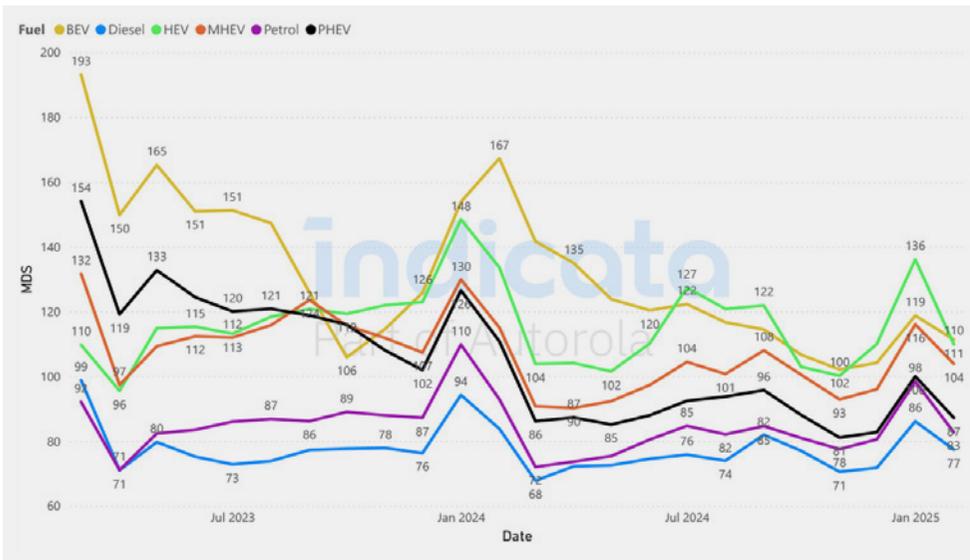
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - Germany



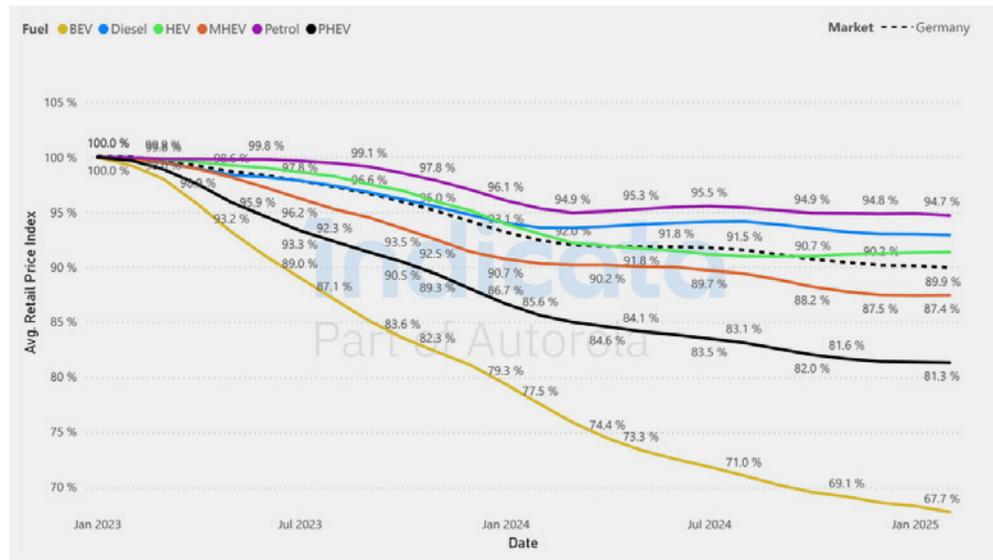
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - Germany



### MDS by Fuel Type - Germany



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



# A electrificação não está a arrancar

**Com o fim dos subsídios aos veículos novos em Itália, em Dezembro, e a mudança para o apoio financeiro à produção nacional de BEVs e tecnologias relacionadas, chegou ao fim a tentativa infrutífera de colocar mais veículos novos com emissões zero nas estradas italianas. Infelizmente, as novas medidas também não irão impulsionar o fraco negócio dos veículos ligeiros de passageiros usados com EVs puros.**

Durante meses, a quota de vendas de veículos ligeiros de passageiros no segmento etário mais jovem manteve-se inalterada em pouco mais de 3%. A oferta e os preços continuam a diminuir e a atractividade do mercado oscila há dois anos entre valores MDS de 100 e 200 acima de todos os outros tipos de combustível. Por conseguinte, o comércio de veículos usados centra-se ainda mais nos motores de combustão interna e, cada vez mais, nos híbridos suaves e completos. Os híbridos suaves têm vindo a substituir progressivamente os veículos a gasóleo e representam actualmente mais de 20% dos veículos ligeiros de passageiros usados com menos de quatro anos.

Devido à sobretaxa habitual, a sua evolução de preços é mais difícil do que a dos veículos clássicos com motor de

combustão. A electrificação dos VCL é igualmente fraca em comparação com a dos veículos ligeiros de passageiros. Apenas 4% das vendas e 7% da oferta de modelos usados jovens são totalmente eléctricos, e a tendência não se alterou praticamente nos últimos meses. Mesmo a Fiat não é excepção no seu mercado nacional. Apenas as carrinhas de entregas urbanas, como a Citan, a Berlingo e a Proace City, estão actualmente a expandir o seu stock como BEVs, mas até agora quase não encontraram compradores.

Tendo em conta a fraca oferta e a procura igualmente baixa, não é surpreendente que dois ícones nacionais, o Fiat Panda e o 500, como modelos com motor de combustão, e o VW T-ROC ocupem os seus lugares no top 3 dos modelos mais vendidos, com o VW T-ROC a empurrar o Jeep Renegade para o quarto lugar. O Tesla Model 3 ainda não foi incluído na avaliação devido ao facto de as vendas de `veículos usados ainda serem demasiado baixas. É provável que esta situação se altere à medida que o ano avança.

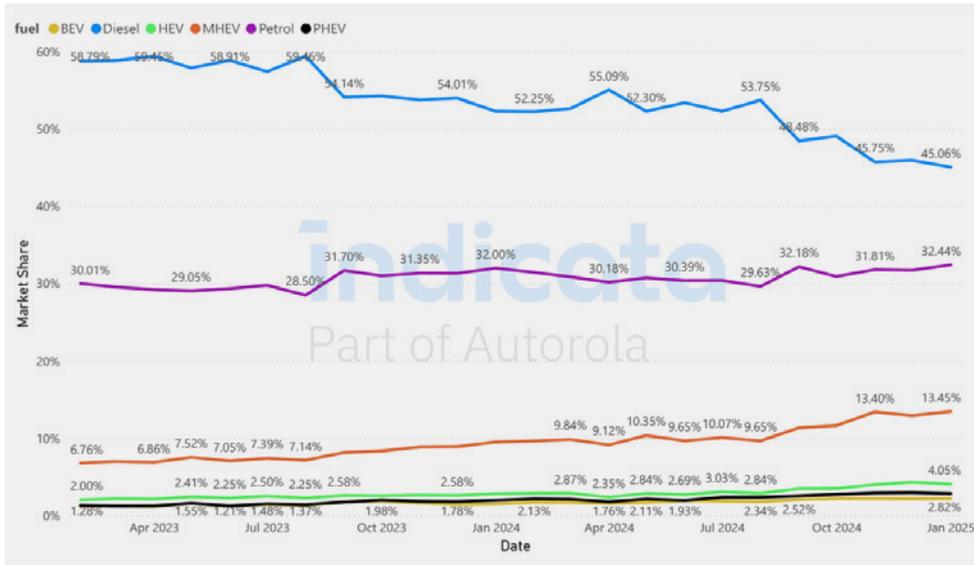
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	60.5
Fiat	500	74.8
Volkswagen	T-ROC	71.0

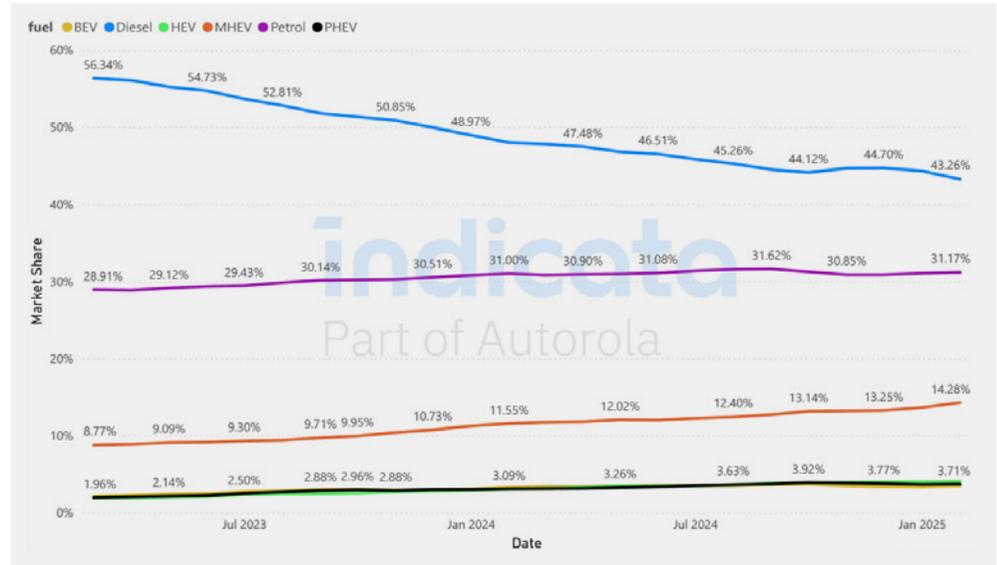
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Hyundai	i10	10x	37.5
MG	ZS	9x	38.9
Volvo	XC40	9x	39.9

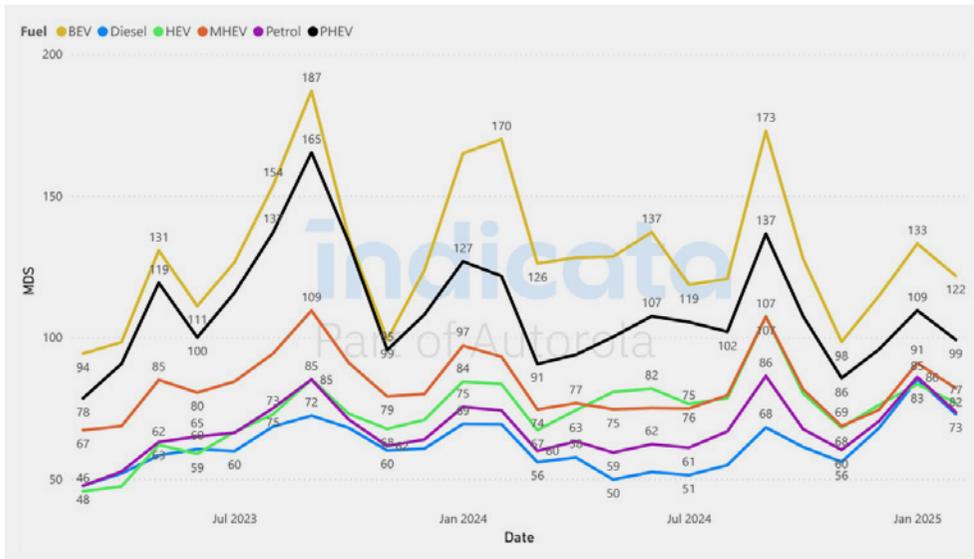
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - Italy



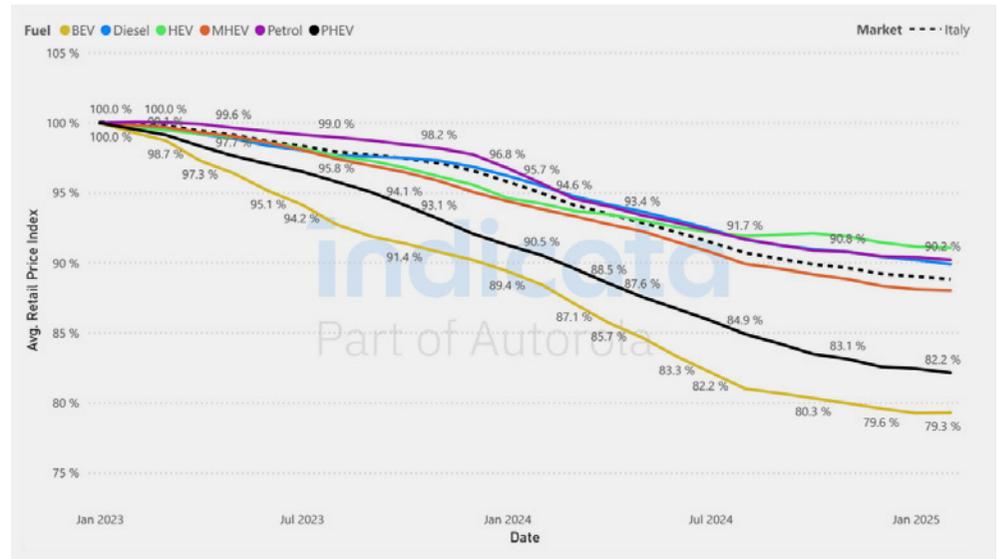
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - Italy



### MDS by Fuel Type - Italy



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



# Apesar da atractividade dos veículos eléctricos, o mercado de usados está menos desenvolvido do que o dos novos

Embora os BEVs já constituíssem mais de um terço dos veículos novos nos Países Baixos no ano passado, apenas representam uma quota de mercado entre 18% e 20% dos veículos ligeiros de passageiros usados. Uma imagem semelhante reflecte-se nos números das vendas, que passaram de 14% para pouco mais de 18% nos últimos tempos. A tendência positiva das vendas de veículos ligeiros de passageiros usados com menos de dois anos ajudou a situação da oferta e da procura de BEVs no segundo semestre de 2024, empurrando os valores MDS para menos de 100.

No entanto, de acordo com os dados, o gatilho é a queda contínua dos preços, que está agora a tornar os BEVs interessantes para um público mais vasto. Uma boa rede pública de carregamento, segundo os padrões europeus, e distâncias de condução curtas a nível nacional tornam interessante operar nos Países Baixos.

Embora os BEVs tenham deixado de estar totalmente isentos do imposto de registo (MRB) desde o início de 2025, continua a aplicar-se um desconto de 25%. Os subsídios estatais para veículos novos foram oficialmente rejeitados para 2025, pelo que os compradores interessados estão agora a ser mais orientados para

veículos ligeiros de passageiros usados já subsidiados. A pressão adicional sobre os preços que estes bónus exercem no segmento dos veículos novos está a ser cada vez mais eliminada, permitindo uma maior estabilidade dos preços.

Tal como em muitos outros mercados europeus, o mercado de eVCL usados continua a debater-se com dificuldades, mesmo nos Países Baixos, onde existe uma afinidade com os BEVs. Embora a diminuição das vendas de cerca de 10% e 11% da população indique uma relação oferta/procura aceitável, não há sinais de progresso em termos de electrificação. A necessidade de recuperar o atraso é maior neste domínio do que no dos veículos ligeiros de passageiros. As marcas de veículos comerciais ligeiros mais pequenas, como a Toyota e a Nissan, estão a obter sucessos notáveis com números de unidades baixos e quotas de vendas bastante elevadas, mas os intervenientes maiores, como a VW, a Renault e a Mercedes, continuam a vender BEVs na faixa de percentagem de um dígito.

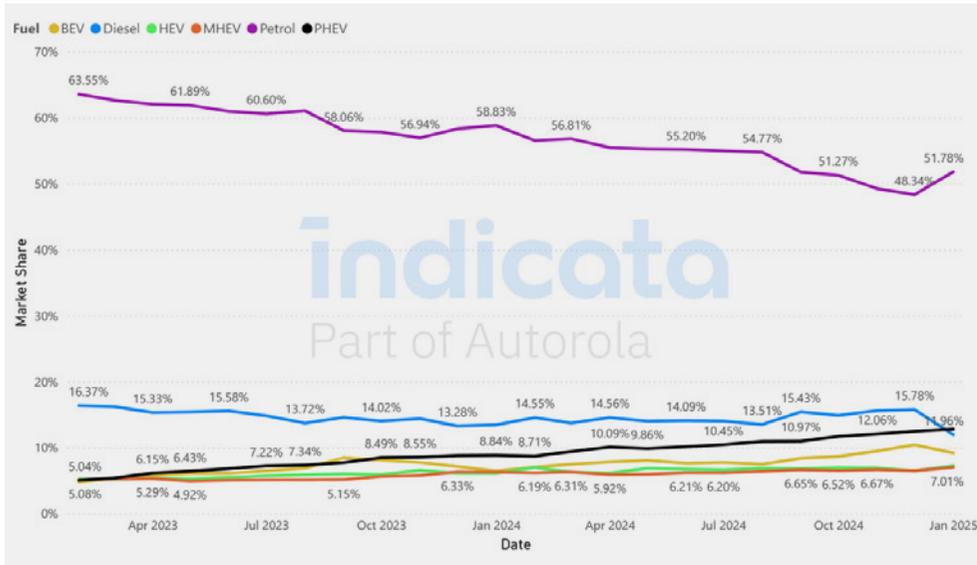
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	72.6
Volkswagen	Polo	60.0
Lynk & Co	01	40.4

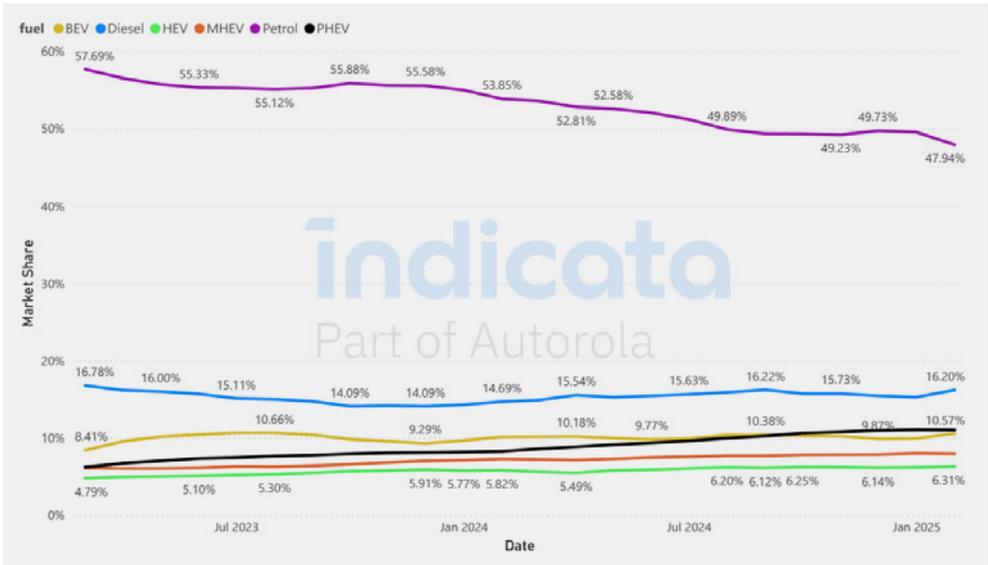
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Cupra	Tavascan	32x	11.3
Cupra	Terramar	13x	27.8
Tesla	Model 3	9x	39.1

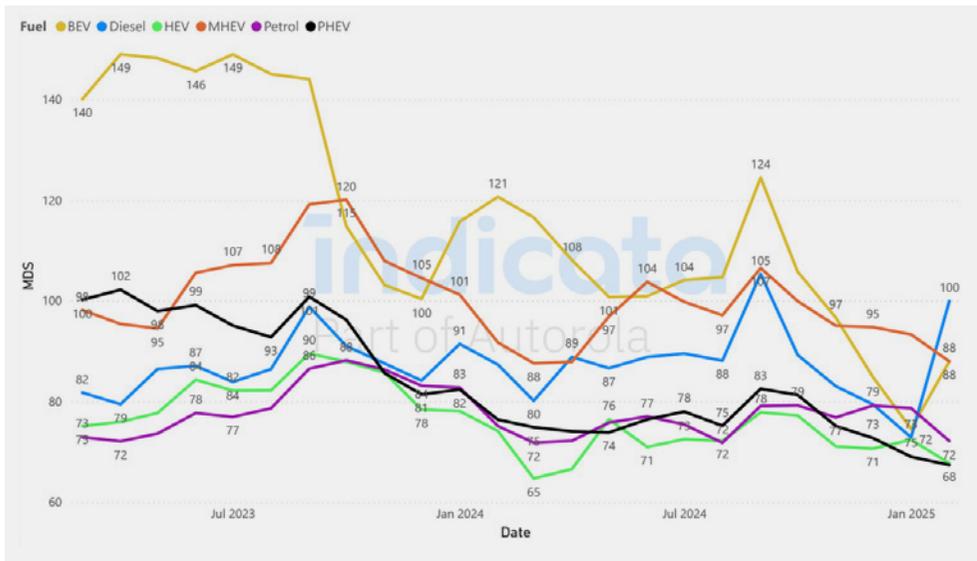
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



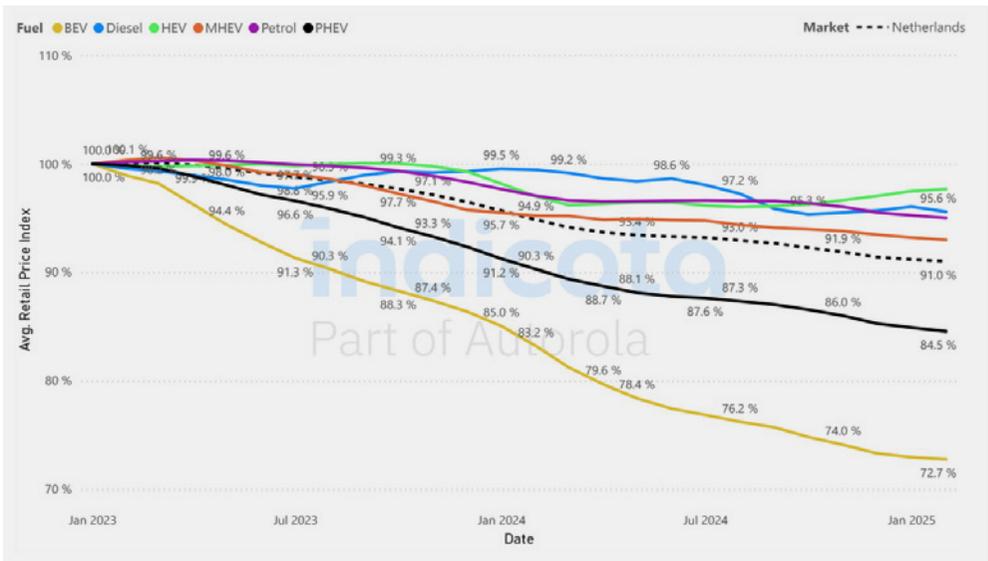
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



### MDS by Fuel Type - Netherlands



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



# O estímulo do mercado de veículos novos cria uma menor procura de veículos usados

**No início de Fevereiro, a Polónia lançou um novo programa que concede subvenções para a compra ou locação financeira de BEVs. O programa oferece até 40 000 zloty (cerca de 9 500 euros) por veículo, sendo o dinheiro proveniente de fundos da UE, e está disponível para veículos novos totalmente eléctricos até um preço líquido máximo de 225 000 zloty (cerca de 54 000 euros). Inclui também elementos de um regime de abate para veículos antigos com motor de combustão e destina-se a melhorar rapidamente o baixo nível de electrificação no mercado de veículos novos da Polónia.**

Com base em experiências com regimes de abate em maior escala, por exemplo, a crise financeira de 2009/2010 na Alemanha, são de esperar efeitos negativos para o mercado de veículos usados. Por um lado, a redução significativa dos preços de transacção dos veículos novos privará o mercado dos veículos usados jovens de potenciais clientes e exercerá uma pressão directa sobre os preços neste segmento etário, uma vez que os preços terão de ser ajustados para baixo para continuarem a ser atractivos para os potenciais compradores.

O mesmo se aplica, em cascata, às idades inferiores. Além disso, a futura oferta de veículos usados está a ser estimulada sem um estímulo adequado da procura de BEVs usados, provocando assim um excesso de oferta nos próximos anos. O índice de preços dos BEVs, que se manteve

relativamente estável num nível baixo nos últimos seis meses, é susceptível de voltar a sofrer mais significativamente no próximo ano, o mais tardar.

Um importante obstáculo para os clientes de veículos eléctricos novos e usados continua a ser a rede pública de carregamento pouco desenvolvida. Na Polónia, existem apenas alguns milhares de pontos de carregamento no total, incluindo apenas 15 Tesla Superchargers. De um modo geral, os híbridos completos continuam a ser mais bem-sucedidos, com stocks de oferta agora aumentados para 13% para os veículos ligeiros de passageiros usados mais novos e, com uma quota de vendas superior a 15% neste segmento etário. Este facto é também demonstrado pelo índice de atractividade MDS, que representa o melhor valor em todos os grupos etários e para todos os tipos de combustível.

Os modelos a gasóleo, que eram a força dominante no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados há apenas alguns anos, continuam agora a diminuir, mesmo com mais de 5 anos de idade. No caso dos veículos usados muito novos, a quota de mercado é inferior a 10% e os preços também estão a baixar cada vez mais. No entanto, os veículos a gasolina são uma alternativa acessível porque as estações de serviço polacas cobram apenas mais 3 cêntimos por litro de gasolina do que de gasóleo.

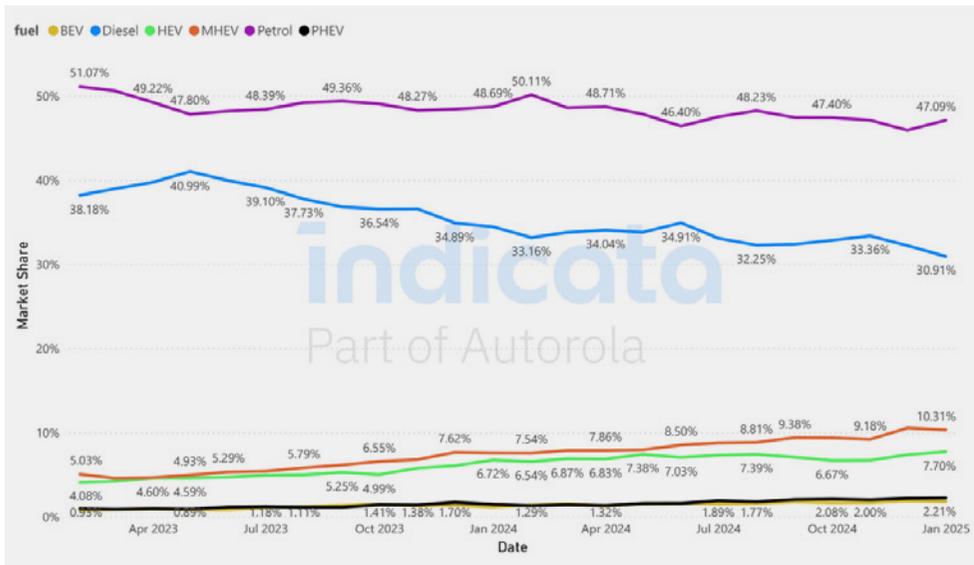
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	54.3
Toyota	CH-R	68.9
Škoda	Octavia	55.4

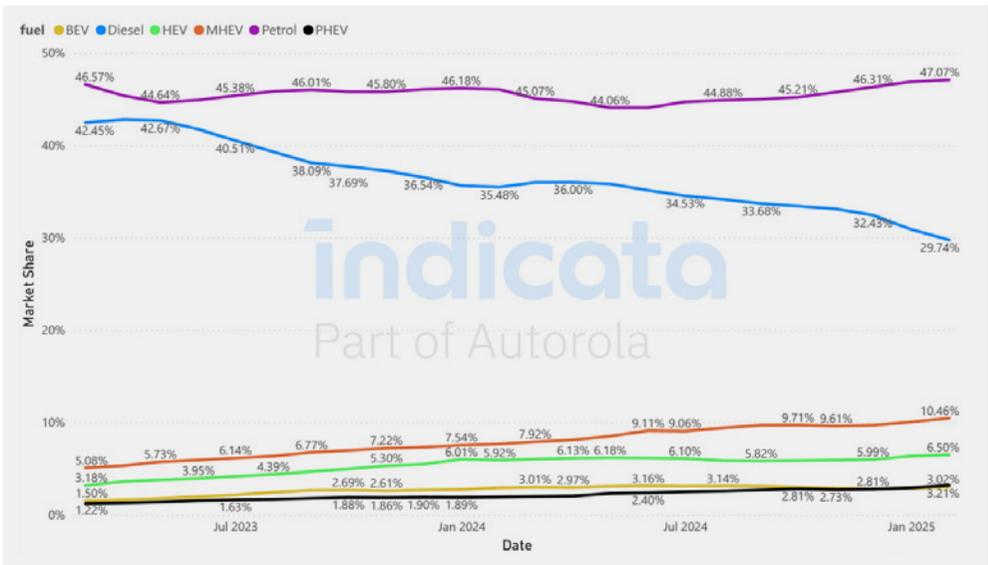
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Kodiaq	9x	39.8
Toyota	Aygo X	8x	43.8
Škoda	Kodiaq	8x	45.6

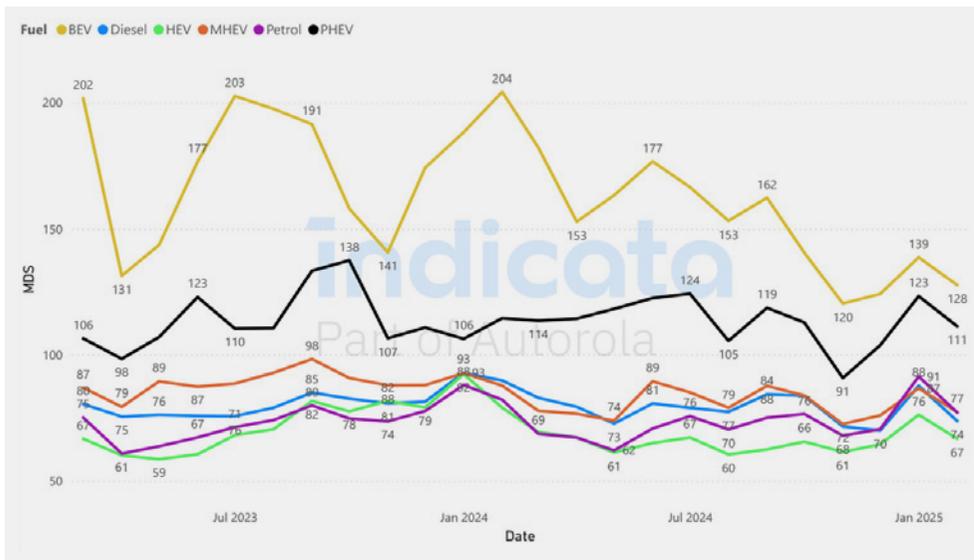
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - Poland



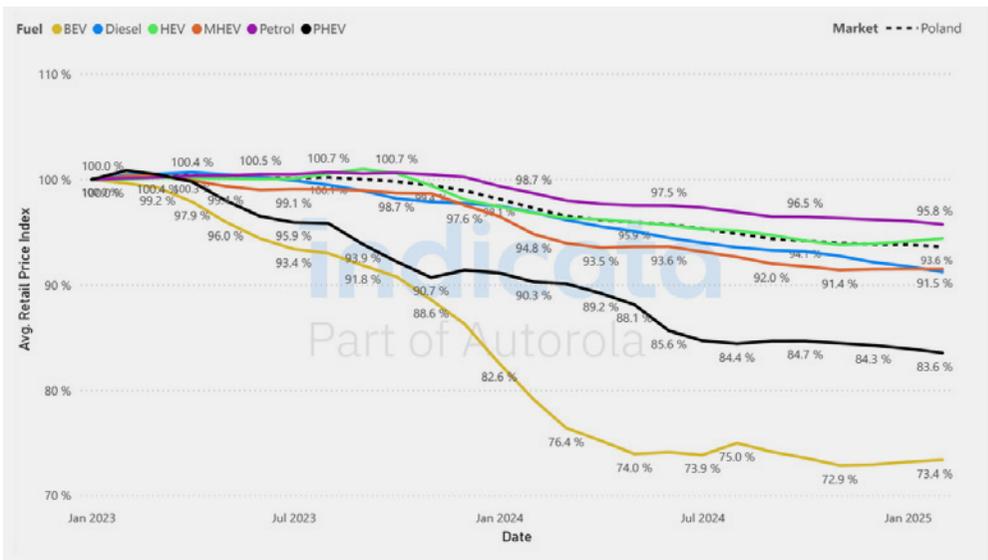
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - Poland



### MDS by Fuel Type - Poland



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



# O discreto líder europeu em termos de penetração dos BEVs

No mercado de automóveis novos, a tendência de electrificação em Portugal manteve-se no início do ano. 22,5% de quota de mercado de BEVs em veículos ligeiros de passageiros e um crescimento de mais de 40% em Janeiro face ao ano anterior são o resultado de um vasto conjunto de incentivos governamentais. O facto de a BYD, juntamente com a Tesla e a BMW, estarem entre as três principais marcas de BEVs em Janeiro e a Dacia, como única marca com um modelo eléctrico, estar em sexto lugar, mostra que, apesar das taxas de importação, há potencial para as marcas chinesas na Europa e que os preços são uma questão importante.

No entanto, a quota de vendas no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados ainda está atrasada, situando-se um pouco abaixo dos 14%, e a quota da oferta de veículos ligeiros de passageiros usados jovens está a diminuir, o que mostra que a entrada de veículos não está a sobrecarregar a procura. Além disso, em Janeiro, foram registados mais de 1.600 BEVs usados importados, um aumento de 80% em relação ao ano anterior. Os valores médios de MDS para BEVs usados continuaram a melhorar em todas as categorias de idade e estão actualmente no topo de todos os tipos de combustível no

segmento de idade média de 3 a 4 anos. Mesmo a viragem do ano não provocou o habitual excesso de oferta sazonal.

Tal como noutros mercados, as vendas mais rápidas estão a ser impulsionadas por fortes correcções de preços nos últimos dois anos, que têm sido mais pronunciadas do que a evolução geral do mercado. No entanto, Portugal continua a ser um mercado interessante para modelos eléctricos usados. E, ao contrário de muitos outros mercados, os veículos eléctricos mais antigos também encontram compradores aqui.

Por exemplo, os BEVs representam mais de 20% das vendas e do stock de fornecimento no segmento de idade superior a 5 anos. No entanto, a maior parte do mercado continua a ser constituída por veículos de combustão. Os veículos a gasóleo estão a perder quota de mercado, especialmente entre os veículos mais jovens, enquanto os veículos a gasolina estão a ganhar quota de mercado, com apenas uma ligeira tendência negativa de preços e uma sólida atractividade no mercado.

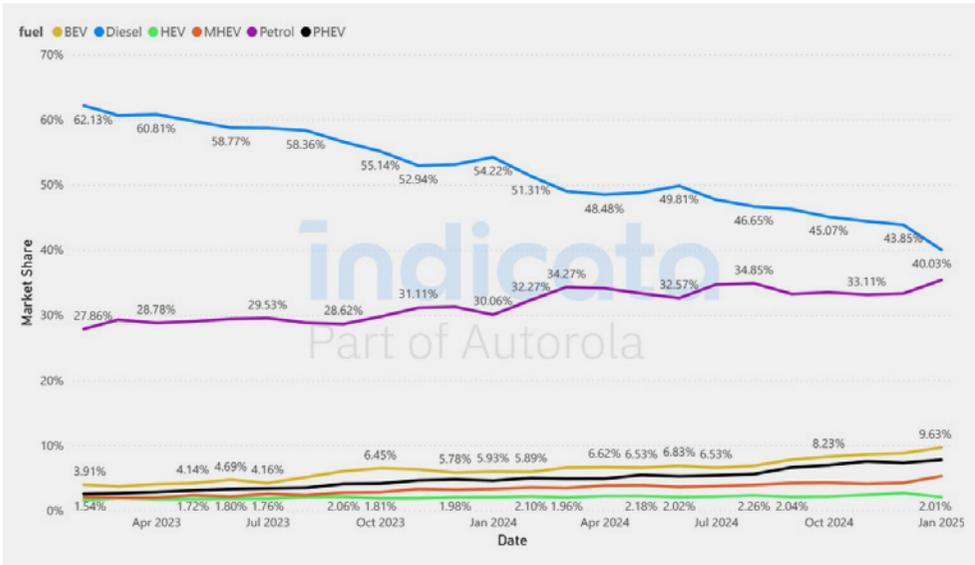
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	60.7
Mercedes-Benz	A-Class	61.9
Peugeot	2008	67.0

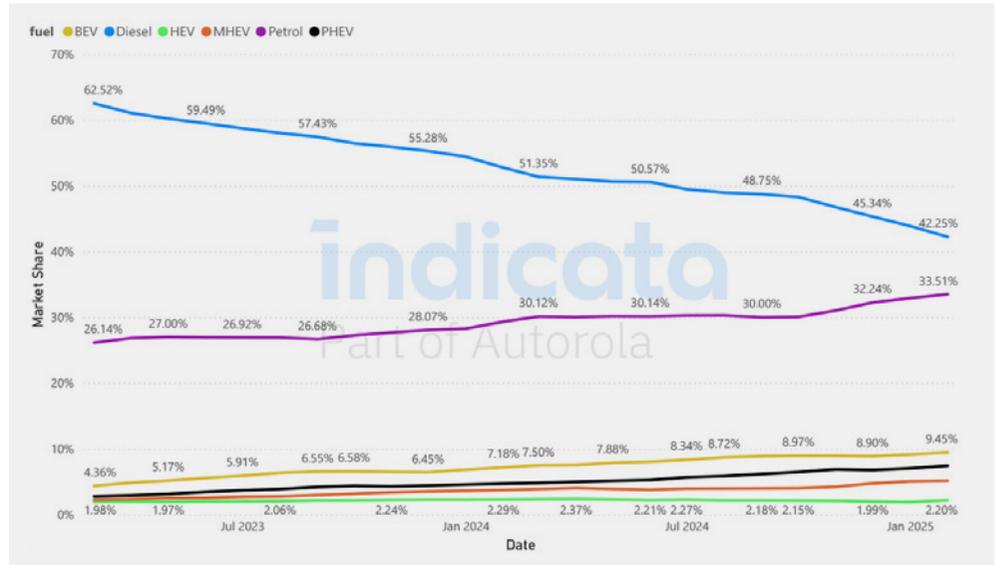
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BYD	ATTO 3	12x	30.8
Mitsubishi	ASX	11x	32.1
Hyundai	Tucson	9x	38.7

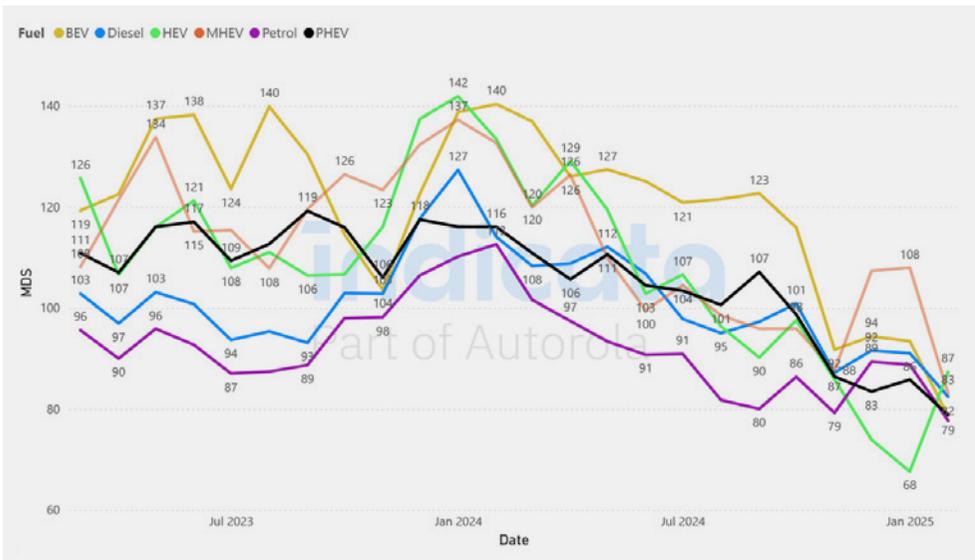
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



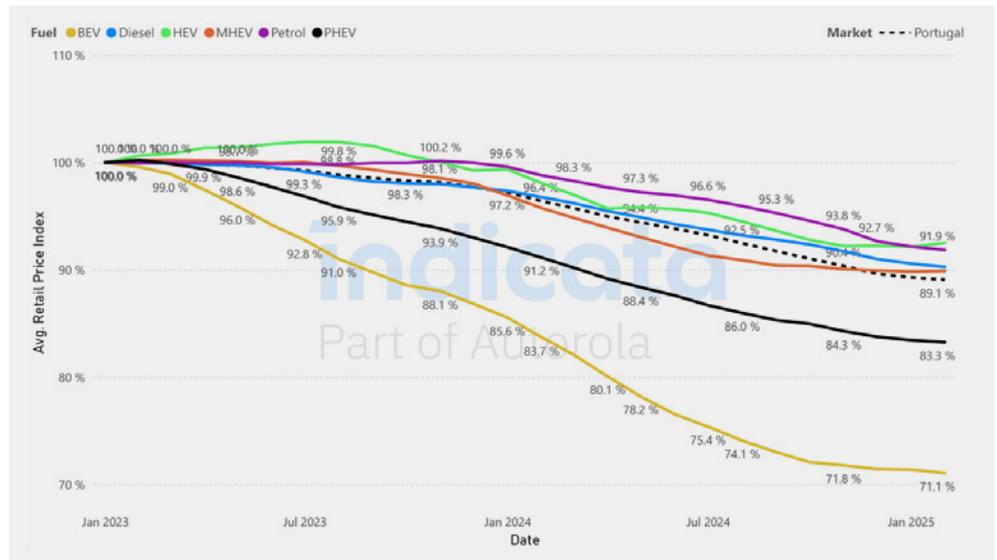
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



### MDS by Fuel Type - Portugal



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



# Os veículos comerciais eléctricos ganham mais terreno do que os veículos ligeiros de passageiros

**Para que a electrificação do mercado automóvel espanhol atinja o nível de outros grandes mercados europeus, seria necessária uma maior acção governamental, nomeadamente no que se refere à expansão das infra-estruturas. O programa Moves III, que visa principalmente a procura de veículos novos e foi novamente prorrogado no final de 2023 até Julho de 2024, deverá ser reactivado em breve para incluir, entre outros, os veículos ligeiros de passageiros usados.**

O Governo catalão avançou com um programa de 1,4 mil milhões de euros. Até à data, as medidas aumentaram a oferta de BEVs no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados, onde representam agora pouco mais de 9% dos veículos muito jovens, mas as vendas não chegam a 7% do mercado de veículos usados jovens, com menos de 2 anos. Mesmo o mercado de veículos novos, que aumentou brevemente para uma quota de 5,4% do mercado de veículos novos em 2023, manteve-se nos 5,6% no ano passado. Assim, a atractividade dos BEVs no mercado ainda é desfavorável, medida em MDS de mais de 150 para o cluster de idade mais jovem e quase 140 em média em todas as idades. Entretanto, o índice de preços registou poucas alterações ao longo do ano.

No entanto, ainda não é possível dizer, tão cedo no ano, se isto se deve a pura inactividade e contenção por parte dos retalhistas no que diz respeito à fixação de preços, ou se se deve realmente a esforços conscientes e activos para manter finalmente os preços que têm vindo a descer há mais de dois anos. Em contrapartida, os híbridos completos mantêm a sua quota de mercado muito mais favorável no segmento dos veículos muito jovens. 9,6% das vendas contra 7,8% das ofertas no mercado não só resultam no mercado espanhol mais atractivo, como também dão a este tipo de combustível uma tendência positiva de preços desde há algum tempo.

O mercado dos VCL usados é claramente mais progressivo. A quota de vendas de mais de 15% para carrinhas com menos de 2 anos só é ultrapassada pela Dinamarca e pela Suécia entre os mercados observados! Para além da Fiat, todas as marcas relevantes estão a ter um bom desempenho e a atingir quotas de vendas sólidas. No entanto, os stocks de furgões usados mais jovens oferecidos pelos retalhistas atingiram agora quotas de dois dígitos de eVCL, o que, apesar do aumento das vendas, está a causar uma atractividade difícil no mercado.

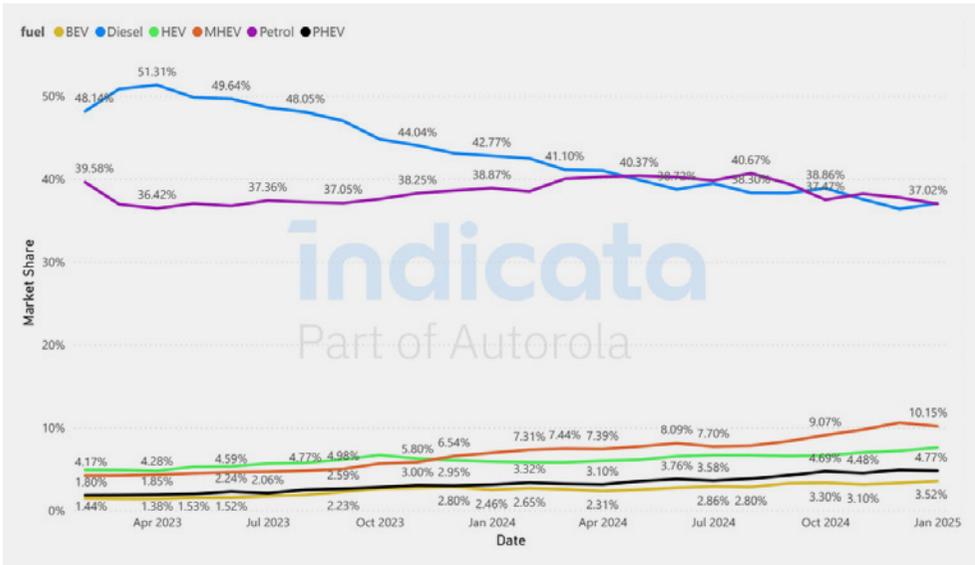
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	CH-R	55.1
Hyundai	Tucson	58.6
Nissan	Qashqai	95.6

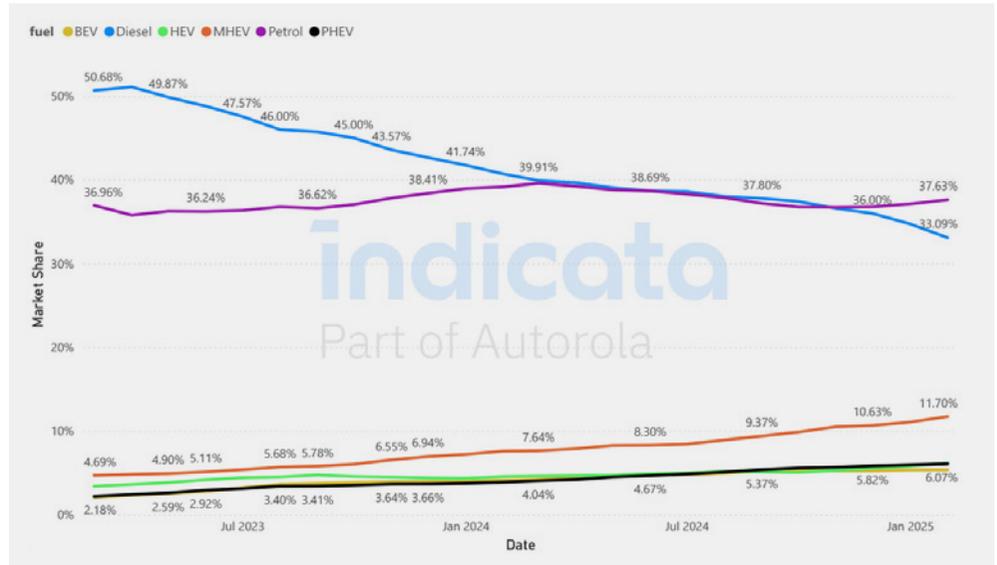
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	7x	48.5
Toyota	RAV 4	7x	49.7
Toyota	Yaris Cross	7x	54.9

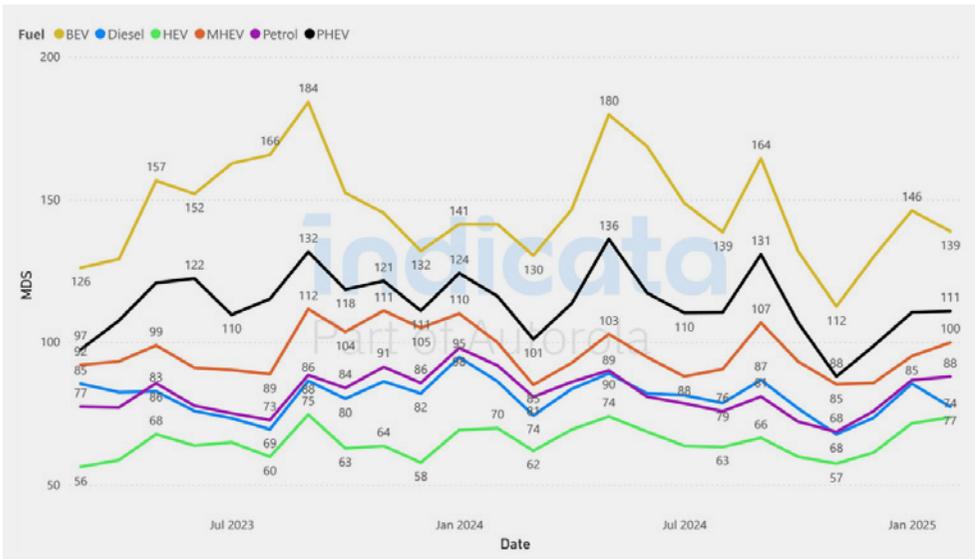
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - Spain



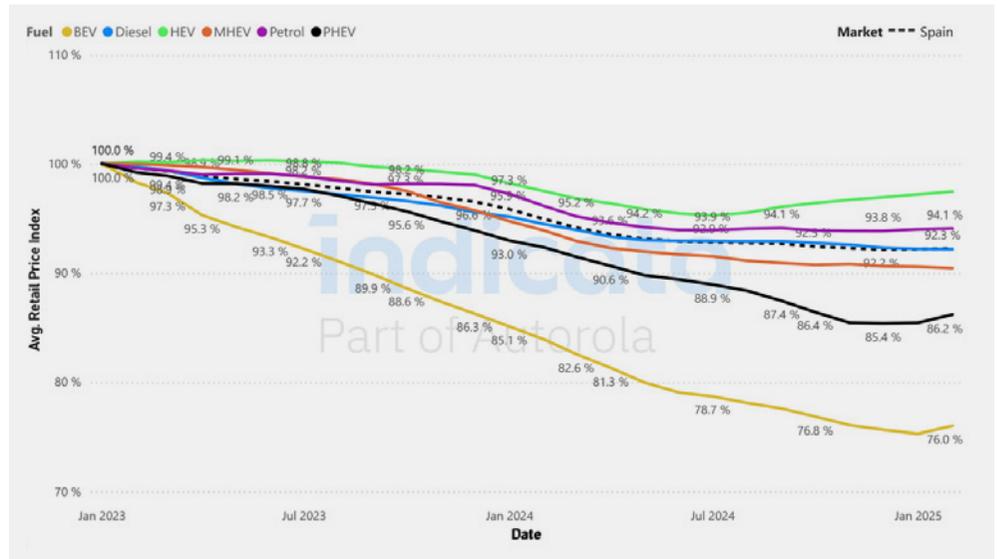
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - Spain



### MDS by Fuel Type - Spain



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



# A electrificação é uma realidade tranquila

A Suécia, tal como os seus vizinhos nórdicos Noruega e Dinamarca, está firmemente no caminho da electrificação automóvel generalizada. Para além da forte e ligeiramente melhorada quota de veículos novos totalmente eléctricos de 28,8% em Janeiro de 2025, os PHEVs continuam a representar uma quota considerável e ligeiramente decrescente de 22,7%. Assim, no total, cerca de metade de todos os veículos ligeiros de passageiros novos terão uma ficha eléctrica.

No entanto, 2024 terminou com um declínio de quase 16% nos BEVs novos, para um nível inferior ao de 2022, que ainda se caracterizava pelo "bónus climático" para os BEVs e PHEVs que era válido até então. Consequentemente, os BEVs estabeleceram-se como o maior grupo no cluster etário mais jovem nos últimos dois anos, representando mais de 30% de todos os veículos ligeiros de passageiros usados. Tendo em conta que a quota de vendas não aumentou tão rapidamente, continua a haver um excesso de oferta que está a sobrecarregar a procura.

Os valores MDS continuam a ser superiores a 100 para os BEVs usados jovens. E o índice de preços da oferta destes veículos, que continua a diminuir constantemente, coloca desafios aos retalhistas. Em

Fevereiro de 2024, o governo sueco lançou um programa de incentivos para os VCL que terminará em Outubro de 2025, mas que, entretanto, criou uma pressão adicional em termos de volume e de preços. O aumento da quota de vendas de eVCL das carrinhas mais recentes, que subiu agora para mais de 20%, é compensado por uma quota de oferta de mais de 28%. Neste contexto, é igualmente interessante o papel pioneiro dos suecos em matéria de infra-estruturas de carregamento.

Não só entrarão em vigor este ano novas condições legais para a instalação de pontos de carregamento em unidades residenciais, como também está prevista a conclusão do primeiro troço da primeira estrada permanentemente electrificada em 2025, que poderá ser potencialmente utilizada para fornecer tecnologia de carregamento sem fios na auto-estrada E20, que é crucial para a logística. Na Suécia, está em funcionamento desde 2018 uma pista de ensaio em estradas públicas.

A quota de veículos a gasóleo está em constante declínio, situando-se actualmente em pouco menos de 27%, enquanto a quota de vendas é ainda ligeiramente inferior a 30%.

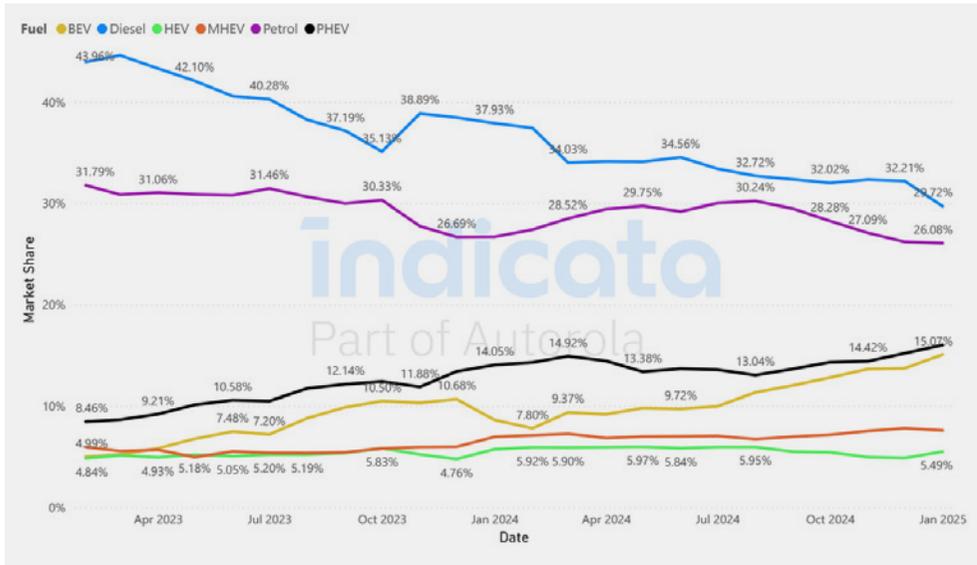
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	55.9
Volvo	XC60	60.7
Volvo	XC40	64.3

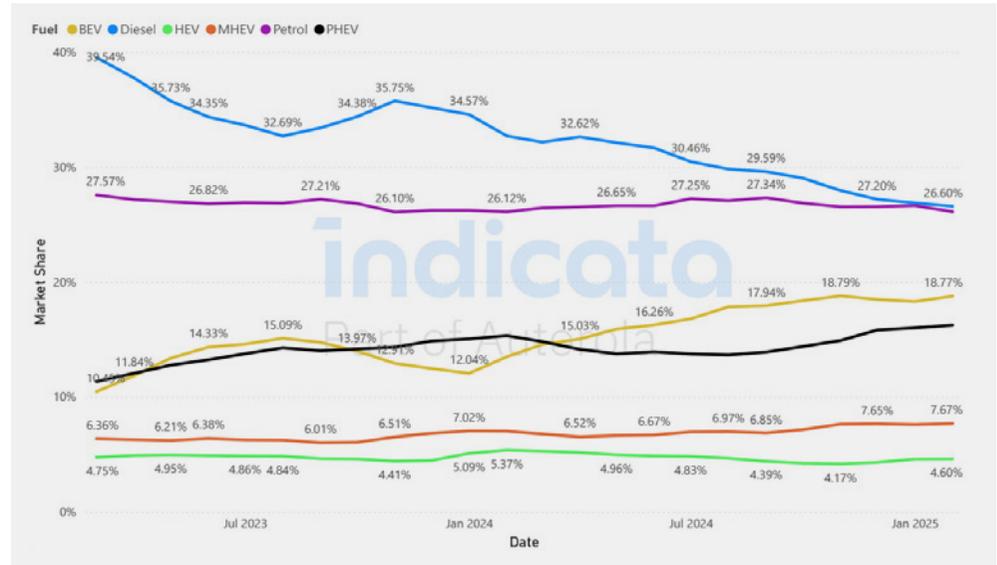
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV 4	10x	35.8
Renault	Clio	10x	37.5
Škoda	Kodiaq	9x	38.6

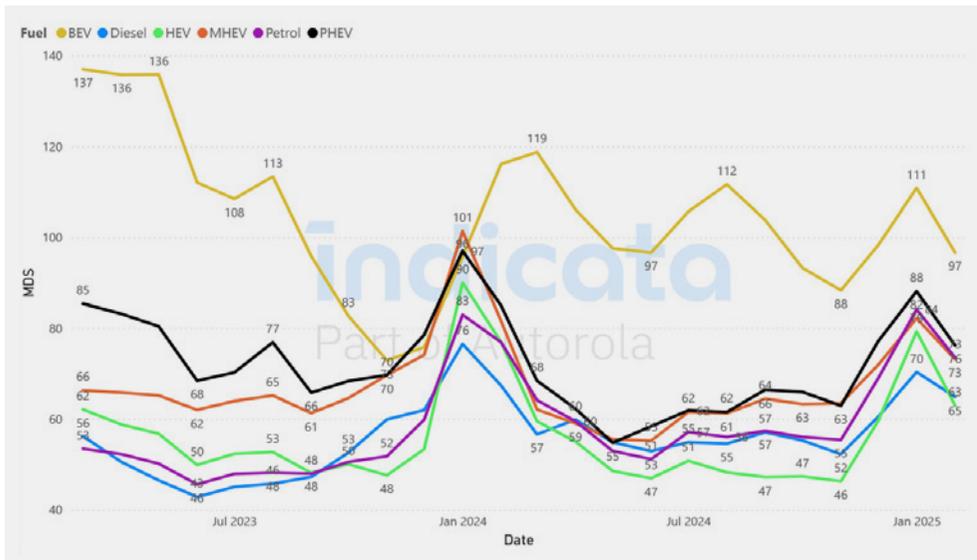
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



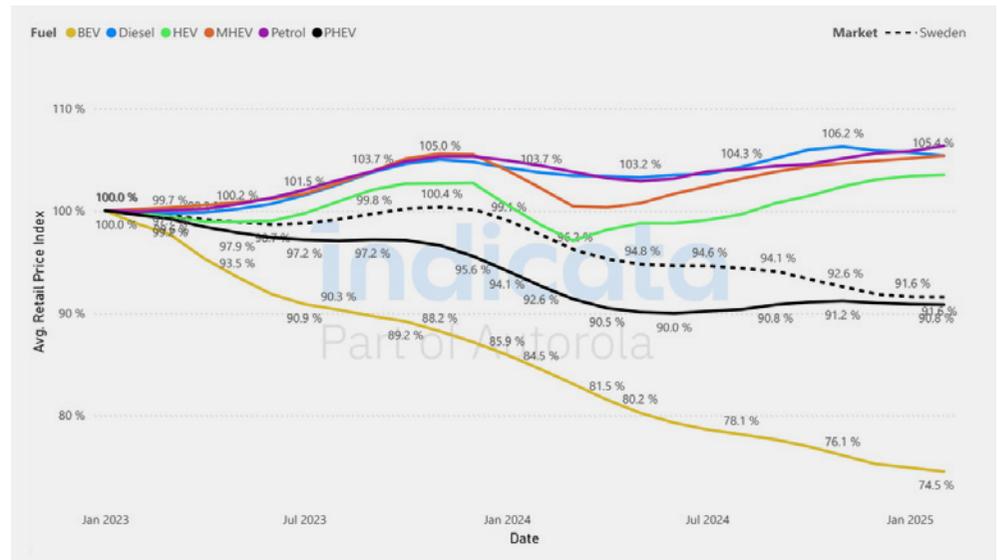
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



### MDS by Fuel Type - Sweden



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



# O fim da hiperinflação não está à vista?

Um dos factores mais fortes que influenciam o mercado turco de veículos usados, a hiperinflação, abrandou nos últimos meses. No entanto, o banco central turco aumentou a sua previsão de inflação anual dos preços no consumidor para o ano em curso para 24%. No entanto, a longo prazo, espera-se que a inflação diminua e atinja o objectivo de um só dígito a partir de 2027.

Em consonância com a inflação anterior, os preços dos veículos usados aumentaram, em média, cerca de 75% desde 2023, enquanto o índice de preços dos BEVs se manteve quase inalterado durante mais de um ano, com apenas cerca de um terço a mais do que o ponto de referência. Em contrapartida, o grupo ainda muito pequeno de veículos híbridos completos, com uma quota de mercado inferior a 2%, registou um aumento de preço indexado de mais de 100%.

É interessante notar que um Chery da sub-marca Omoda C5 apareceu na lista dos três mais vendidos pela primeira vez no início do ano. Contrariamente ao que se poderia esperar das marcas chinesas, estes SUV não são, de modo algum, totalmente eléctricos ou mesmo electrificados, mas sim veículos a gasolina muito acessíveis, fabricados na Turquia.

Os veículos ligeiros de passageiros usados a gasóleo, ainda muito populares, representam quase 30% do volume de oferta no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados, mesmo na faixa etária mais jovem, e são o segundo tipo de combustível mais comum, a seguir aos veículos a gasolina, que representam 44%, e bem à frente dos BEVs, que já aumentaram para quase 9%. As quotas de mercado das vendas são também ligeiramente superiores a 30%, pelo que a atractividade dos veículos a gasóleo muito jovens é muito boa, com um valor MDS de 37,8. O índice de preços dos veículos a gasóleo é correspondentemente forte, com +80 pontos em comparação com o início de 2023, e domina o desenvolvimento global do mercado.

No entanto, o efeito no nível de preços está a desenvolver-se a um ritmo particularmente elevado, tentando acompanhar a depreciação relacionada com a inflação. Os PHEVs, por outro lado, continuam a ser um produto de nicho absoluto na Turquia e não podem orgulhar-se de ter uma quota de mercado, preços estáveis ou uma relação oferta/procura saudável.

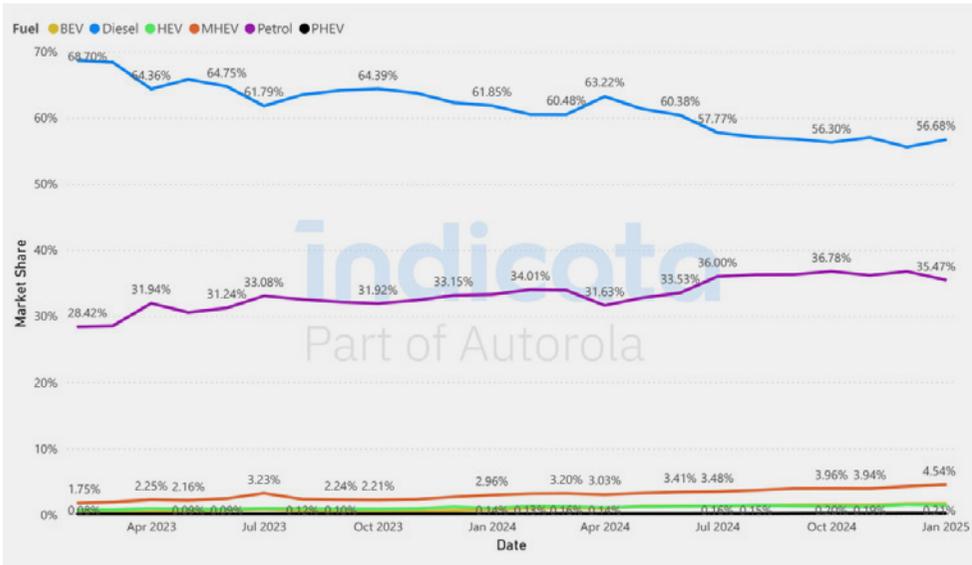
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Tipo	34.7
Renault	Clio	28.3
Renault	Mégane	34.1

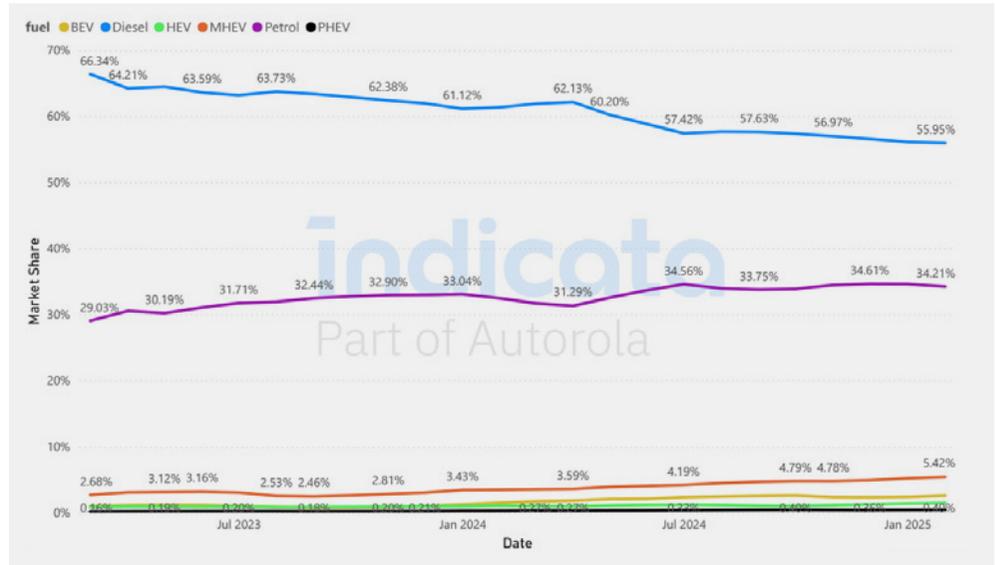
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mercedes-Benz	A-Class	15x	24.3
Kia	Stonic	15x	24.4
Chery	Omoda 5	14x	25.2

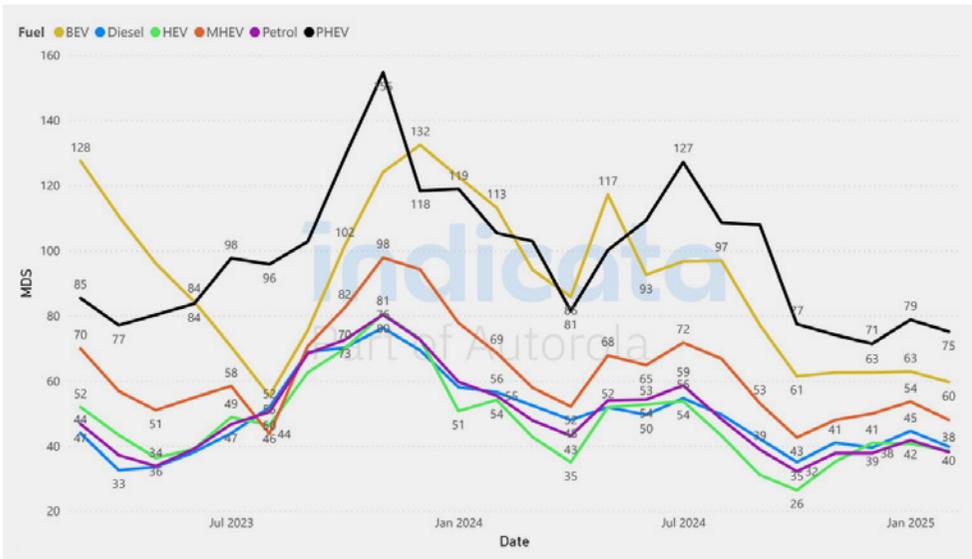
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - Turkey



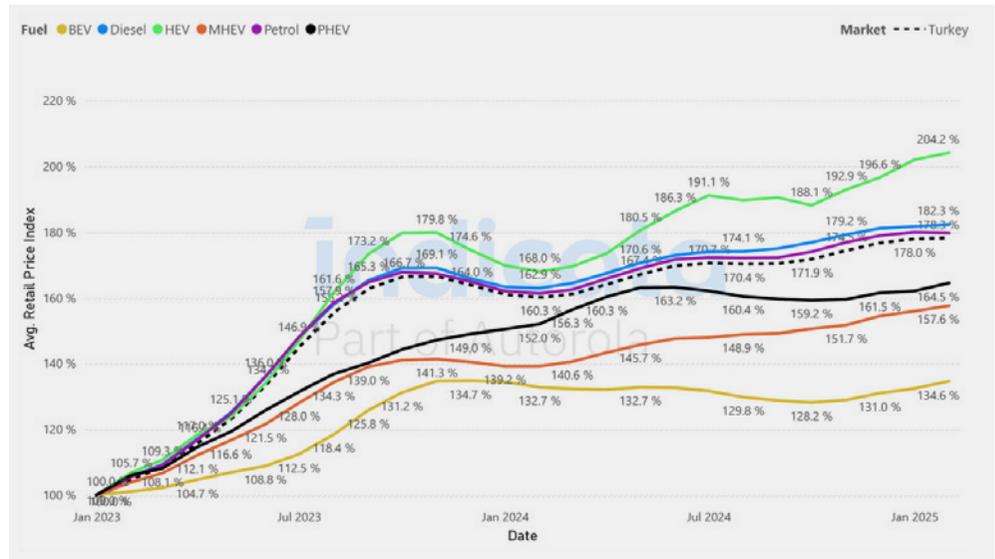
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - Turkey



### MDS by Fuel Type - Turkey



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



# A popularidade dos híbridos poupa os objectivos do mandato ZEV

**Apesar do forte impacto do mandato ZEV e de todos os esforços envidados até à data, os principais objectivos para os veículos ligeiros de passageiros novos no Reino Unido ainda não estão a ser atingidos, apesar de um esforço maciço no final do ano passado. Em Janeiro, mais de 21% dos registos de veículos novos eram totalmente eléctricos, mas este valor estava ainda abaixo do objectivo do ano anterior de 22% e muito abaixo do objectivo de 28% de quota de mercado para este ano.**

A discrepância foi ainda maior no caso dos veículos comerciais ligeiros. Do objectivo de uma quota de mercado de 10% para os VCL em 2024, apenas 4,9% foi alcançado. No início de 2025, para o qual é necessário um aumento para 20% de quota de mercado de veículos eléctricos para carrinhas, há uma melhoria de 7%, mas mostra que há uma corrida ainda maior para recuperar o atraso do que com os veículos ligeiros de passageiros. Tudo isto tem um enorme impacto no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados e de veículos comerciais. Actualmente, 15% da oferta de veículos ligeiros de passageiros usados com um máximo de 2 anos já são eléctricos a bateria. No segmento dos 3-4 anos de idade, a oferta de BEVs usados para venda online também cresceu recentemente para mais de 10%. O nível de preços significativamente mais baixo em comparação com 2023 mantém o rácio oferta/procura em todos os grupos etários num intervalo moderado, sem necessidade de mais correcções negativas, mesmo após a viragem do ano.

Quanto aos outros tipos de combustível, o gasóleo continua a perder quota de mercado de forma linear. No grupo etário mais velho, com mais de 5 anos, os veículos a gasóleo representam actualmente 46%, enquanto o valor é inferior a 20% para os veículos com 3-4 anos e pouco mais de 10% para os veículos ligeiros de passageiros usados muito novos. A atractividade está numa faixa atraente abaixo de 50, especialmente para os modelos mais antigos, mas com um valor MDS actual de 63, os veículos a diesel muito jovens mostram uma ligeira fraqueza na procura.

Os híbridos plug-in e os híbridos completos são adições bem-vindas ao mercado de veículos ligeiros de passageiros novos, com quotas de mercado crescentes, e são mais fáceis de comercializar como contributo para o cumprimento do objectivo global de ZEV. Estes registos também podem contribuir através do sistema de pontos britânico, que também recompensa as reduções de emissões em veículos não BEVs. Embora o seu índice de preços dos veículos ligeiros de passageiros usados não esteja ao nível dos motores de combustão, também estabilizou desde meados de 2024 e está na gama média entre os veículos a gasolina e a gasóleo, por um lado, e o valor ligeiramente inferior dos BEVs, por outro. O mesmo se aplica à atractividade do mercado. Os híbridos completos conseguem manter-se firmes neste domínio e atingem actualmente um valor MDS médio de 46 com base na idade.

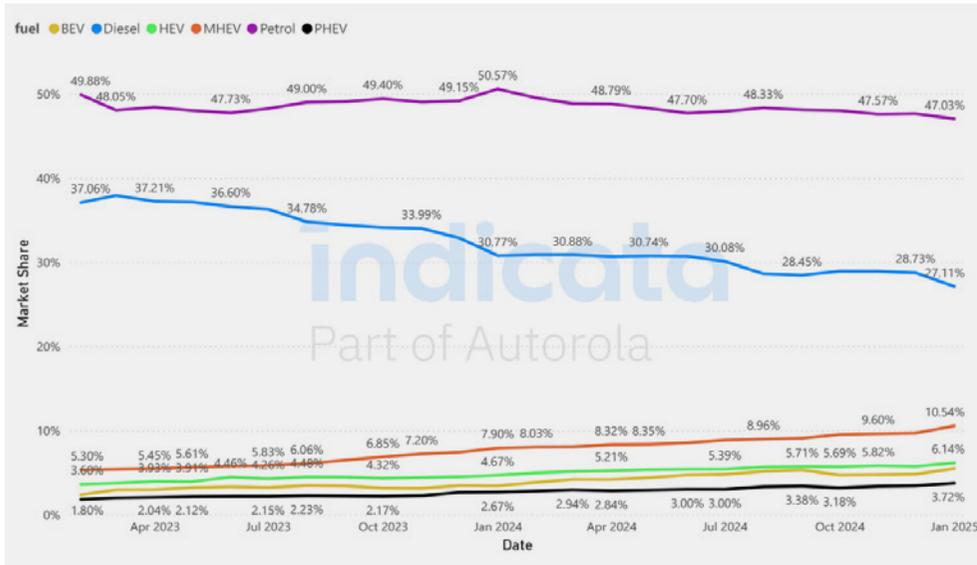
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	31.2
Ford	Puma	37.3
Nissan	Qashqai	44.0

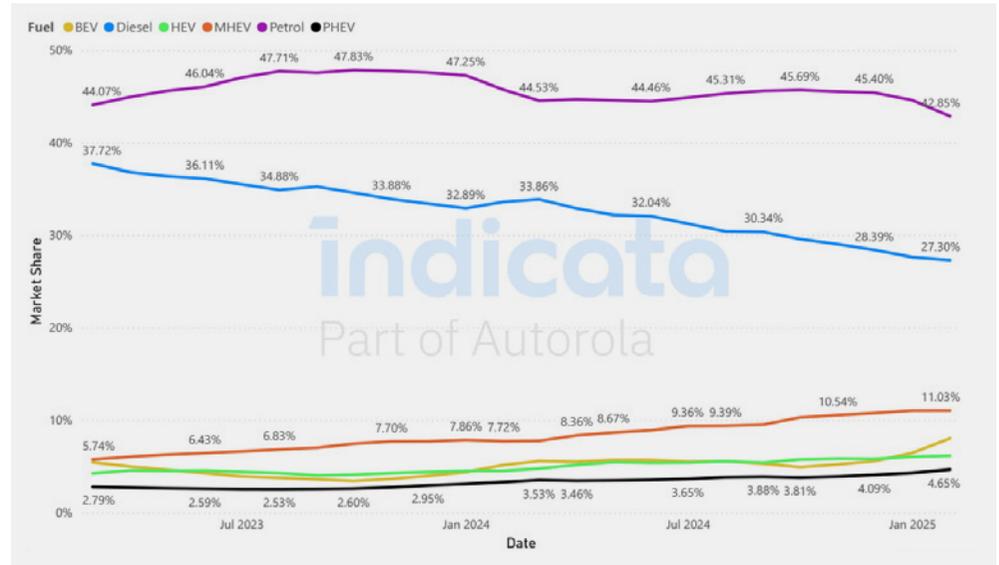
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Duster	12x	29.9
Audi	Q2	12x	30.8
Hyundai	i30	12x	31.0

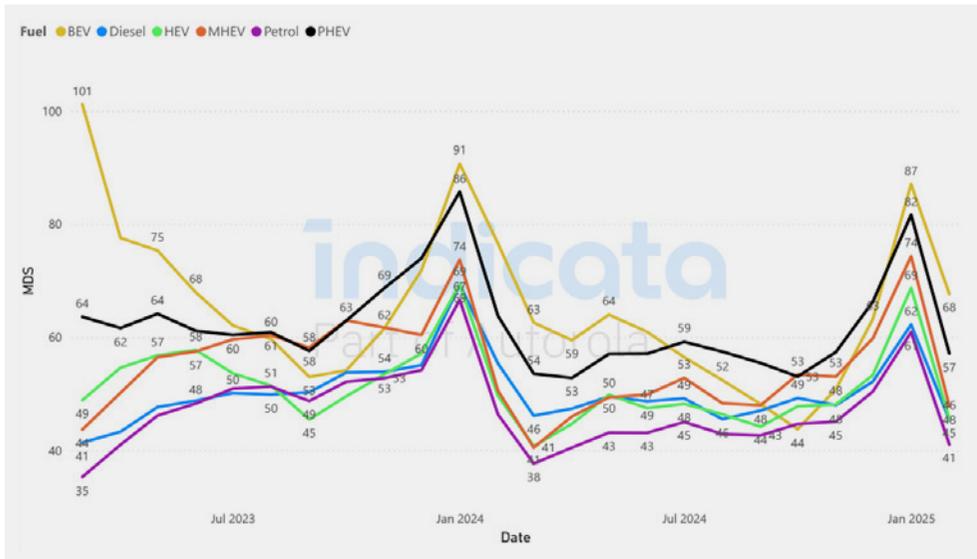
### Sales Market Share by Month and Fuel Type - UK



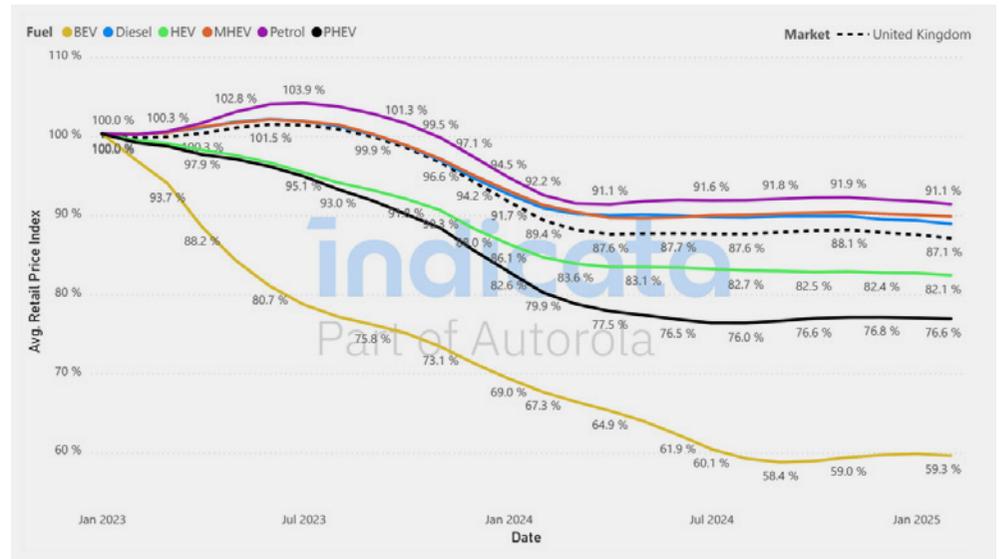
### Stock Market Share by Month and Fuel Type - UK



### 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://indicata.com)

### Austria

#### Andreas Steinbach

Autorola - Market Intelligence - Indicata

**Office:** +43 1 2700 211-90

**Mobile:** +43 664 411 5642

**Email:** [ash@autorola.at](mailto: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](mailto:fdo@autorola.be)

### Denmark

#### Palle Elgaard

**Email:** [pel@indicata.com](mailto:pel@indicata.com)

### France

#### Jean-Rémi Thomas

Sales Director

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

### Germany

#### Jonas Maik

Senior Key Account Manager

**Mobile:** +49 151-402 660 18

**Email:** [jmk@indicata.de](mailto: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](mailto:dag@indicata.it)

#### Pietro Sportelli

Autorola.it

**Mobile:** +39 3332495899

**Email:** [psp@indicata.it](mailto:psp@indicata.it)

### The Netherlands

#### Jan Jaap Koops

Head of Indicata Netherlands  
[indicata.nl](http://indicata.nl)

**Mobile:** +31 (0)6 47 52 1686

**Email:** [jjk@autorola.nl](mailto:jjk@autorola.nl)

### Poland

#### Krzysztof Stańczak

Indicata Business Development  
Manager

**Mobile:** +48 505 029 381

**Email:** [kst@indicata.pl](mailto:kst@indicata.pl)

### Portugal

#### Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & Indicata Business  
Unit Manager

**Phone:** +351 271 528 135

**Mobile:** +351 925 299 243

**Email:** [sas@autorola.pt](mailto:sas@autorola.pt)

### Spain

#### Juan Menor de Gaspar

Indicata Business Consultant

**Phone:** +34 609 230 236

**Email:** [jmd@autorola.es](mailto:jmd@autorola.es)

### Sweden

#### Yngvar Paulsen

Autorola.se

**Email:** [ypn@autorola.se](mailto:ypn@autorola.se)

### Denmark / Nordic

#### Palle Elgaard

Head of Indicata, Nordic

**Mobile:** +45 2927 0640

**Email:** [pel@indicata.com](mailto:pel@indicata.com)

### Turkey

#### Aslı GÖKER

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)

### UK

#### Dean Merritt

Head of Sales - Indicata

**Mobile:** +44 (0)7739 047706

**Email:** [dm@autorola.co.uk](mailto: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.**

Comprometemo-nos a manter o mercado actualizado com dados em tempo real, volumes de vendas e preços, para que seja possível acompanhar o evoluir da situação.

Como tal, temos o prazer de anunciar o **"Indicata Market Watch"**.

## O que é o Indicata Market Watch?

O Indicata Market Watch assume duas formas:

### 1. Documentação periódica

Análises regulares do mercado disponíveis para todos no website Indicata (este documento).

### 2. Relatórios online interactivos exclusivos

Disponíveis para os gestores sénior nas principais Gestoras de Frotas, Rent-a-Car, Fabricantes e Grupos de Retalho.

## Como produzimos os nossos dados?

O Indicata analisa todos os dias 14 milhões de anúncios de automóveis usados em toda a Europa. Para garantir a integridade dos dados o nosso sistema passa por extensos processos de limpeza de dados.

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 removido da Internet, e não retorna nos dias imediatamente a seguir, é classificado como "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](https://indicata.com/market-watch)

**indicata**  
Part of Autorola