



O que o choque dos combustíveis de 2026 revelou sobre o mercado de BEV usados:

Avaliação do impacto de um choque real nos preços dos combustíveis sobre a procura, a oferta e os valores residuais no mercado europeu de veículos eléctricos a bateria usados

Um teste em condições reais à procura de BEV usados

Este estudo analisa o impacto do choque nos preços dos combustíveis de 2026, desencadeado pelo conflito com o Irão, sobre a procura, a oferta e os valores residuais dos veículos eléctricos a bateria usados (BEV) em toda a Europa.

Com base na análise diária de mais de 14 milhões de anúncios de veículos usados, realizada pelo Indicata, os dados mostram que, pela primeira vez em mais de dois anos, se verificou em vários mercados uma recuperação efectiva dos valores residuais dos BEV, impulsionada pela procura.

Este episódio assume particular relevância por constituir um teste delimitado em condições reais de mercado. Perante a subida acentuada dos preços dos combustíveis, os BEV passaram a beneficiar de uma vantagem clara e imediata em termos de custos de utilização, à qual os consumidores reagiram rapidamente. A quota de vendas aumentou, a oferta disponível contraiu-se e os preços estabilizaram ou subiram nos mercados em que o stock se revelou insuficiente.

Num período em que os mercados energéticos se têm tornado cada vez mais voláteis, este episódio oferece uma perspectiva invulgarmente clara sobre os factores que determinam a evolução do mercado dos BEV. Os dados apontam de forma consistente para a força da procura, e não para o aumento da oferta, como principal factor explicativo da evolução dos valores residuais.

Ainda assim, a recuperação continua a ser modesta face à dimensão da queda anterior, permanece frágil e não se verifica nos mercados onde o excesso de oferta provocado por medidas de política pública continua a prevalecer.

Um verdadeiro choque de procura

Em 28 de Fevereiro de 2026, os ataques dos Estados Unidos e de Israel contra o Irão desencadearam a mais grave perturbação dos fluxos energéticos do Golfo numa geração. As ameaças iranianas à navegação no Estreito de Ormuz, rota por onde passa cerca de um quinto do petróleo mundial e uma parcela significativa do GNL comercializado a nível global, fizeram subir o preço do petróleo Brent de valores próximos dos 70 dólares para mais de 100 dólares por barril em apenas alguns dias. O preço atingiu temporariamente máximos de vários anos, à medida que os mercados incorporavam o risco de um encerramento prolongado do estreito. Os preços de venda ao público na Europa acompanharam esta evolução. Em vários mercados, o gasóleo e a gasolina registaram aumentos entre 17% e mais de 30% no espaço de poucas semanas, tendo o preço do gasóleo na Alemanha ultrapassado temporariamente os 2 euros por litro.

A oferta disponível contrai-se e os preços inflectem

À medida que se acentuava a diferença entre os custos de utilização de um veículo a gasolina e os de um veículo eléctrico, a quota dos BEV nas vendas de usados aumentou de cerca de 9% em Fevereiro para mais de 14% em Abril. Simultaneamente, o stock disponível para venda diminuiu, apesar do aumento das transacções. Este é um sinal claro de que, pela primeira vez em vários anos, a procura estava a absorver a oferta mais rapidamente do que o mercado conseguia repô-la. O indicador Market Days Supply do Indicata (Dias de Stock no Mercado, ou MDS) relativo aos BEV europeus caiu para quase metade entre Fevereiro e Maio.

A tendência de descida dos valores residuais, que se prolongava há vários anos, foi interrompida, tendo os preços começado a recuperar em vários mercados importantes, com particular destaque para a Alemanha.

A evolução não é igual em todos os mercados

A recuperação está longe de ser generalizada. Na Bélgica e no Reino Unido, o excesso de oferta provocado, respectivamente, pelos incentivos aplicáveis às frotas e pelo Mandato ZEV continuou a sobrepor-se ao aumento da procura resultante do conflito. Consequentemente, os valores residuais dos BEV continuaram a cair nestes dois mercados, mesmo quando o restante mercado europeu começava a inverter a tendência.

Conclusão

Os dados proporcionam uma rara experiência natural, em condições reais, sobre aquilo que efectivamente faz recuperar os valores residuais dos BEV usados: uma procura genuína por parte dos consumidores, sustentada por uma vantagem concreta nos custos de utilização, e não medidas centradas exclusivamente no aumento da oferta. Este episódio reforça igualmente a principal conclusão do estudo publicado pelo Indicata em Março de 2026 sobre a iniciativa Clean Corporate Vehicles: o crescimento forçado da oferta continua a exercer pressão negativa sobre os valores residuais, mesmo quando as condições subjacentes da procura melhoram.

Contexto: um choque nos preços dos combustíveis como experiência natural

O mercado europeu de BEV usados entrou em 2026 numa situação de quebra amplamente documentada, com os valores residuais sujeitos a uma pressão contínua após vários anos de crescimento impulsionado sobretudo pela oferta.

Este enquadramento alterou-se abruptamente no final de Fevereiro de 2026, quando uma subida acentuada dos preços do petróleo aumentou de forma súbita e significativa a vantagem dos veículos eléctricos em termos de custos de utilização.

Embora o acontecimento desencadeador tenha sido a escalada do conflito no Golfo, o choque de preços daí resultante constitui uma oportunidade de análise particularmente relevante. Um teste em condições reais à forma como os consumidores reagem quando a justificação económica para a aquisição de um BEV se altera substancialmente a seu favor.



Apesar de os preços do petróleo terem recuado face aos níveis máximos, os mercados energéticos continuam extremamente sensíveis à evolução geopolítica.

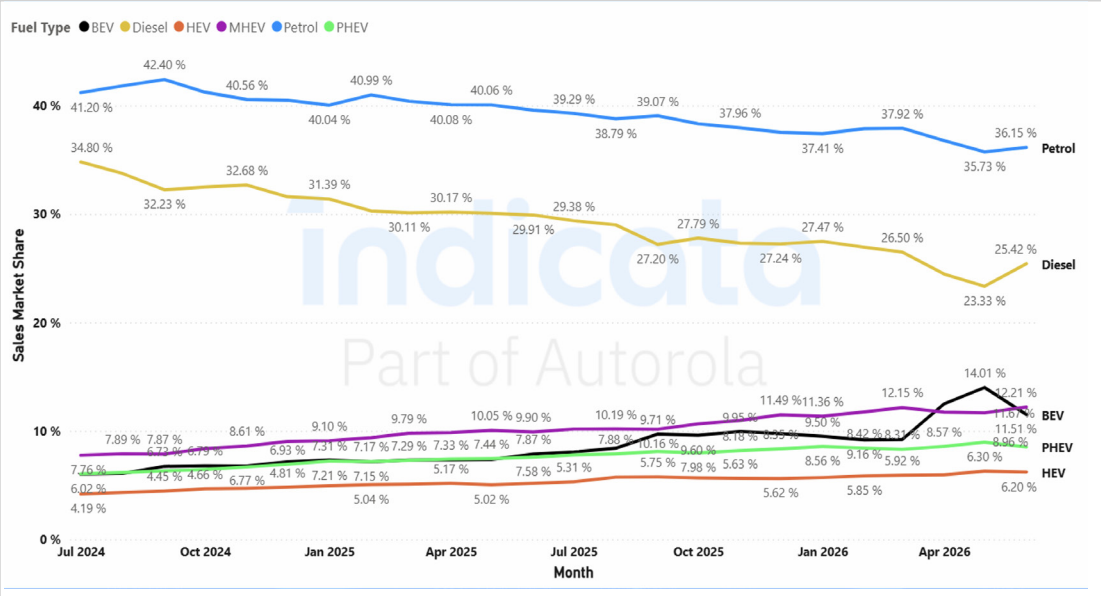
Este episódio pode, por conseguinte, ser analisado como um acontecimento de mercado específico, capaz de proporcionar informação valiosa sobre o comportamento dos consumidores perante uma alteração significativa da atractividade económica dos BEV.

Terá a procura de BEV usados reagido efectivamente?

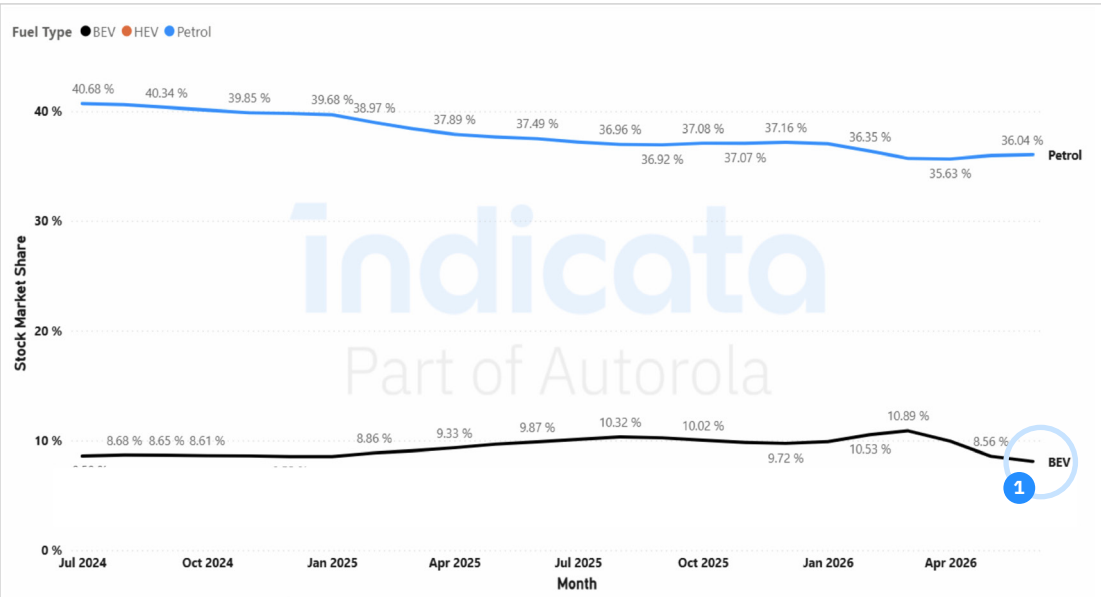
O sinal mais claro encontra-se na quota de vendas. Na Europa, excluindo o Reino Unido, os BEV usados representavam cerca de 9,2% das vendas de automóveis de passageiros usados em Fevereiro de 2026. Em Abril, esta percentagem tinha aumentado para 14,01%, a maior subida mensal alguma vez registada pelo Indicata para este tipo de motorização. Em Maio, a quota recuou para 11,51%, depois de o cessar-fogo de Abril ter aliviado temporariamente a pressão sobre os preços dos combustíveis.

A evolução do stock foi ainda mais reveladora. Em condições normais, um aumento das vendas desta dimensão levaria os vendedores a colocar mais veículos no mercado, contribuindo para uma moderação dos preços. Neste caso, porém, a quota dos BEV no stock disponível caiu de um máximo de cerca de 10,9%, em Janeiro de 2026, para apenas 8,1% em Maio, apesar da aceleração das vendas. A procura estava a absorver a oferta mais depressa do que o mercado conseguia repô-la. Trata-se de um sinal inequívoco de uma verdadeira contracção do mercado impulsionada pela procura, e não de uma evolução provocada pelo aumento da oferta.

Quota de VENDAS de veículos usados por tipo de combustível (excluindo o Reino Unido)



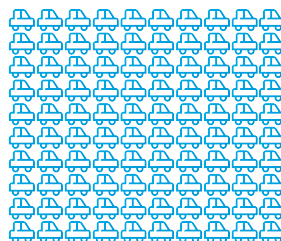
Quota do STOCK de veículos usados por tipo de combustível (excluindo o Reino Unido)



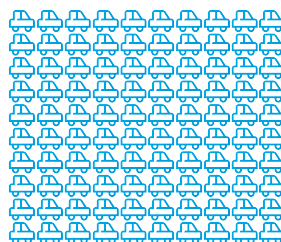
1 Em maio, a quota de mercado dos veículos elétricos a bateria (BEV) tinha descido para 8,1%, apesar de as vendas terem atingido os 11,5%

Medir a pressão sobre a oferta: Market Days Supply

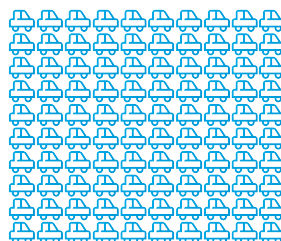
Para transformar as variações do stock e das vendas num indicador comparável entre diferentes mercados, o Indicata utiliza uma medida denominada Market Days Supply (Dias de Stock no Mercado, ou MDS). Este indicador corresponde ao número de dias que seriam necessários para escoar o stock actual dos concessionários, mantendo-se o ritmo de vendas até então observado. Um valor baixo de MDS indica um mercado com pouca oferta disponível e uma rotação rápida. Um valor elevado revela excesso de oferta e uma maior pressão descendente sobre os preços.



150 automóveis em stock nos concessionários do mercado



150 automóveis em stock nos concessionários do mercado



150 automóveis em stock nos concessionários do mercado

VS



=

50
MDS

Taxa de vendas de **3** por dia

VS



=

75
MDS

Taxa de vendas de **2** por dia

VS



=

150
MDS

Taxa de vendas de **1** por dia

De um excesso de oferta persistente ao mercado mais restrito dos últimos dois anos

Durante a maior parte de 2024 e 2025, o MDS dos BEV na Europa manteve-se bastante acima do registado nos veículos a gasolina. Nos BEV, o indicador oscilou entre cerca de 80 e 110 dias, face a valores relativamente estáveis entre 65 e 80 dias para a gasolina. Esta diferença era coerente com o excesso estrutural de oferta identificado pelo Indicata em Março. A situação alterou-se rapidamente após o início do conflito. O MDS dos BEV europeus, que tinha atingido um máximo de 106 dias no início de 2026, caiu para 47 dias em Maio, uma redução superior a metade no espaço de apenas alguns meses. O MDS dos veículos a gasolina praticamente não se alterou durante o mesmo período.

A Alemanha apresenta o mesmo padrão de forma ainda mais acentuada. O MDS dos BEV alemães atingiu um máximo de 112 dias em Fevereiro de 2026 e caiu para 36 dias em Abril. Em Maio, recuperou ligeiramente para 49 dias, à medida que parte da pressão sobre a oferta se atenuava. Esta variação foi ainda mais expressiva do que a média europeia e constituiu um importante indicador antecipado do mercado em que a inversão dos preços viria a tornar-se mais visível.

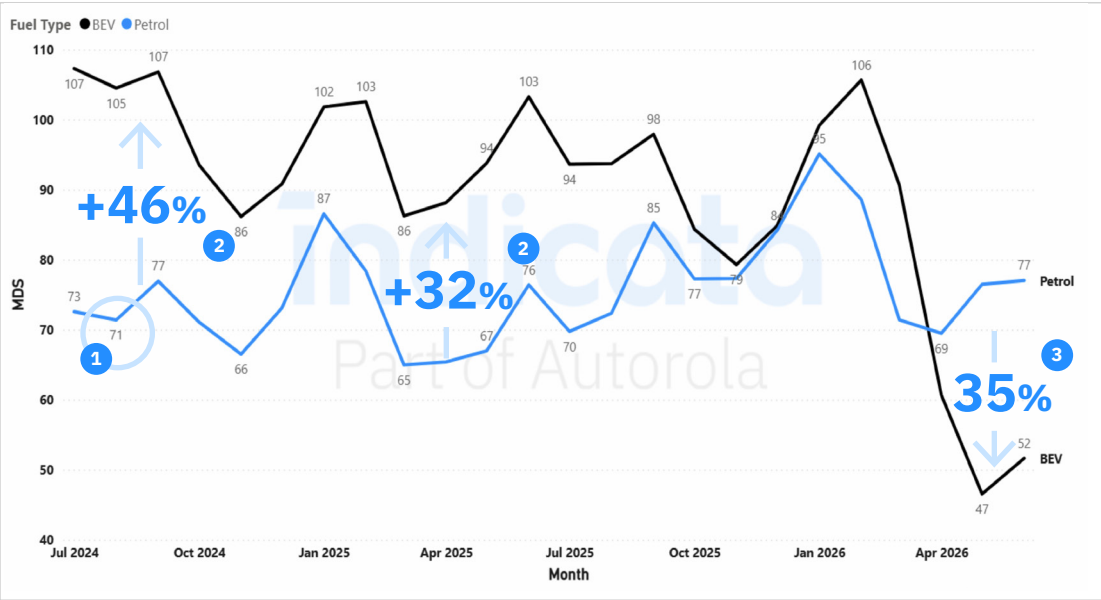
MDS por tipo de combustível
Europa
(excluindo o Reino Unido)

- 1

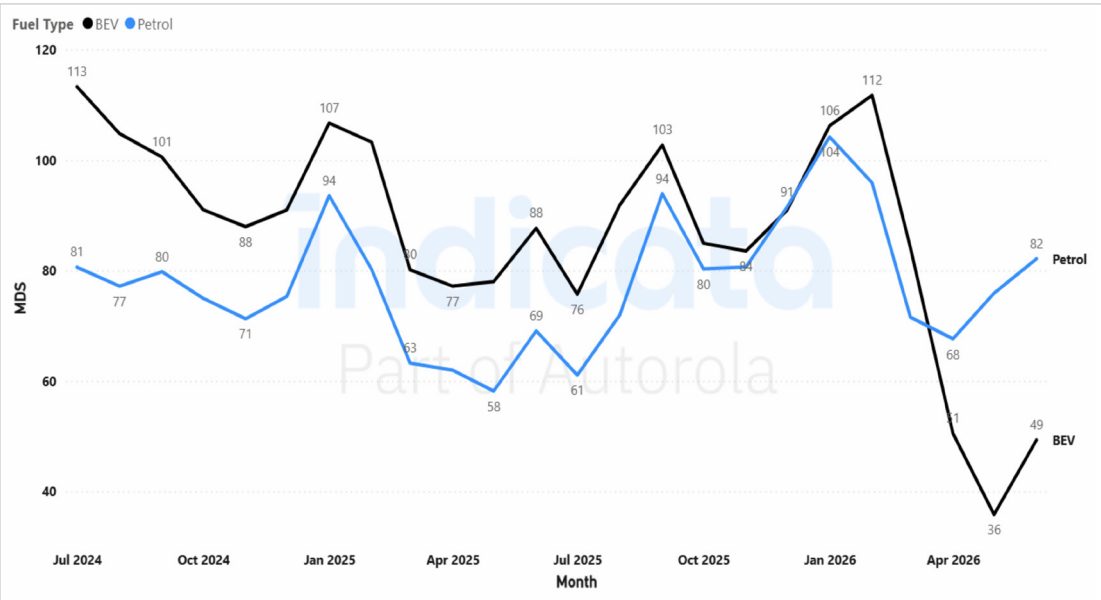
A oferta e a procura de gasolina têm-se mantido em equilíbrio
- 2

O stock de BEV têm registado um excesso de oferta (86/65-1 = 32% de excesso de oferta), o que explica a queda do preço
- 3

Mas o Irão mudou de posição



MDS por tipo de combustível
Alemanha



Primeira inversão dos valores residuais dos BEV desde o início da queda

A redução da oferta disponível começou a reflectir-se nos preços no espaço de poucas semanas. Na Europa, o índice médio dos preços de venda a retalho dos BEV usados (com base 100 em Dezembro de 2024) tinha descido de forma contínua até atingir um mínimo de 92,56% em Abril de 2026. Em Junho, o índice tinha recuperado para 93,42%, correspondendo à primeira subida sustentada registada pelo Indicata desde o início da tendência prolongada de queda. Em contrapartida, os veículos a gasóleo e a gasolina mantiveram uma trajectória descendente mais lenta e regular durante o mesmo período. Este comportamento é precisamente o que seria de esperar perante uma alteração efectiva da procura específica por BEV, e não perante um movimento generalizado do mercado de veículos usados.

A Alemanha apresenta a inversão mais clara. O índice dos BEV atingiu um mínimo de 95,89% em Abril e recuperou para 98,36% em Junho. A amplitude desta variação foi suficiente para voltar a colocar os BEV acima dos veículos a gasóleo e sensivelmente ao nível dos veículos a gasolina, pela primeira vez em vários anos.

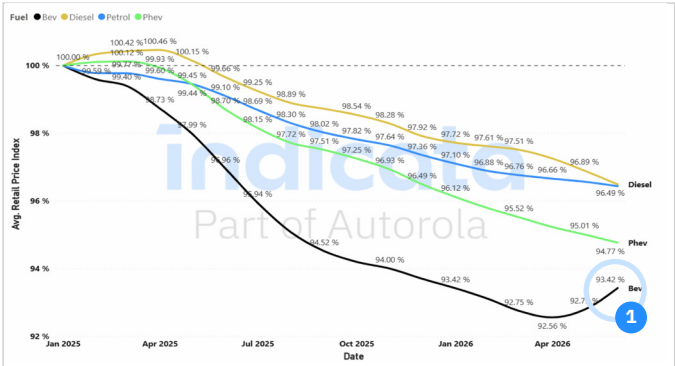
A Bélgica constitui a excepção que confirma a regra. Apesar de ter estado exposta ao mesmo aumento da procura provocado pelo conflito, o índice dos BEV belgas continuou a cair, atingindo 89,12% em Junho, sem qualquer sinal de inversão. Segundo a análise do Indicata, a explicação é estrutural. A legislação e os incentivos fiscais aplicáveis às frotas na Bélgica continuam a colocar no mercado de usados um elevado volume de BEV anteriormente matriculados como veículos de empresa, independentemente da procura efectiva dos consumidores. Este excesso de oferta provocado por medidas de política pública é suficientemente elevado para absorver por completo o aumento da procura resultante do conflito, impedindo que essa procura se traduza numa recuperação dos preços.

Europa

Índice médio dos preços de retalho por tipo de combustível (dezembro de 2024 = 100) (excluindo o Reino Unido)

1

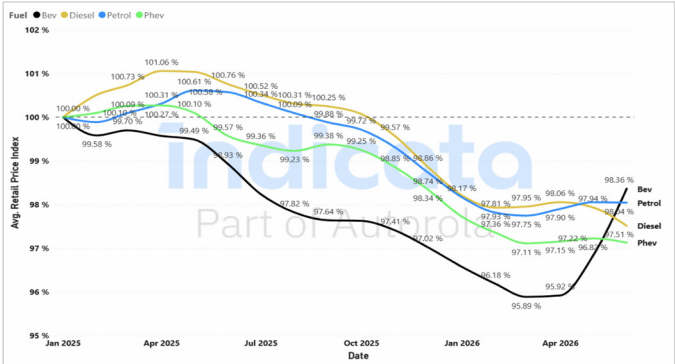
Isto levou a uma inversão da tendência de queda dos preços dos veículos eléctricos a bateria (BEV)



Alemanha

Índice médio dos preços de retalho por tipo de combustível (dezembro de 2024 = 100)

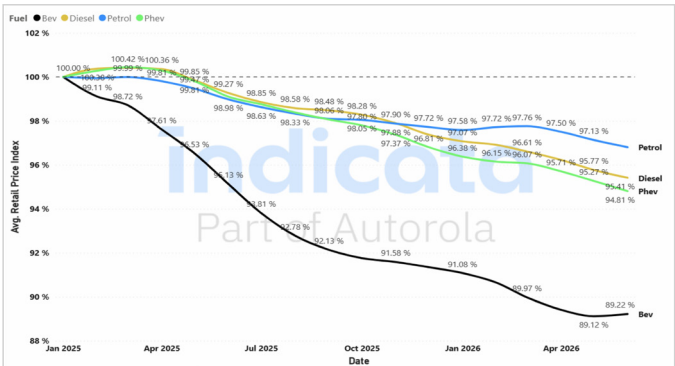
Isto é mais visível em alguns países do que noutros



Belgica

Índice médio dos preços de retalho por tipo de combustível (dezembro de 2024 = 100)

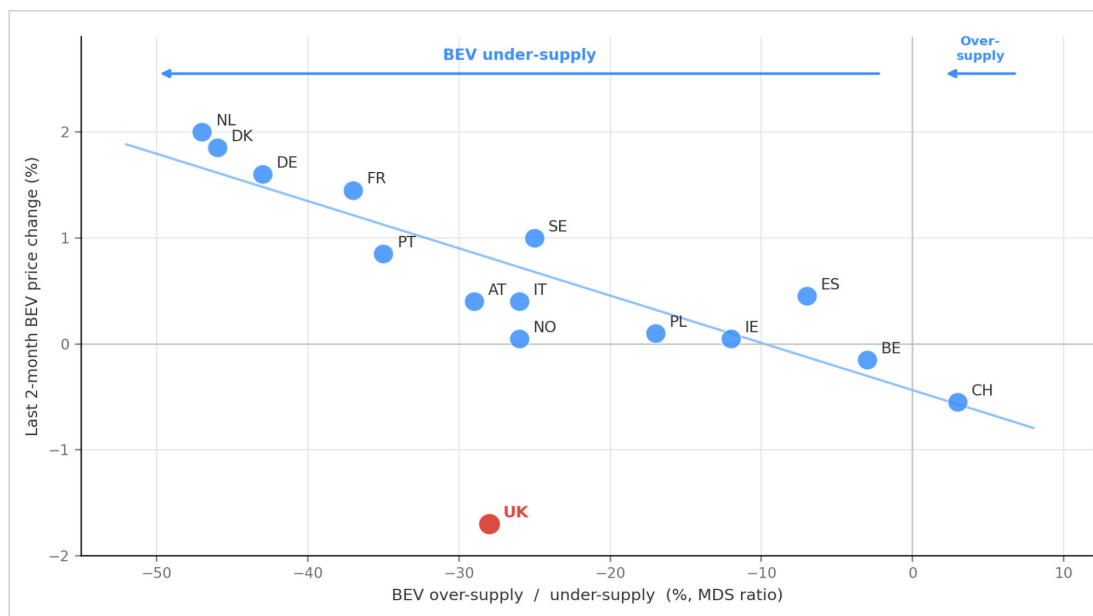
No entanto, o aumento excessivo do volume na frota significa que esta tendência não é tão evidente na Bélgica



Trata-se de uma tendência generalizada ou apenas de um fenómeno observado num ou dois mercados?

Para determinar se a relação entre a restrição da oferta e a evolução dos preços se verificava à escala europeia, e não apenas em um ou dois grandes mercados, o Indicata comparou a posição de excesso ou insuficiência de oferta de BEV em cada país com a evolução dos respectivos preços nos dois meses mais recentes. A posição de cada mercado foi calculada através do rácio MDS face aos níveis anteriores ao conflito.

Os resultados revelam uma relação forte e coerente com a interpretação de uma recuperação impulsionada pela procura. Os Países Baixos, a Dinamarca, a Alemanha e a França (os mercados com maior insuficiência de oferta) registaram os maiores aumentos de preços no período de dois meses, entre 1,5% e 2%. Os mercados mais próximos do equilíbrio, como a Bélgica e a Suíça, registaram variações nulas ou ligeiramente negativas. Este padrão verifica-se em catorze países, com apenas uma excepção significativa.



Rácio MDS
Correlação entre a evolução do preço dos BEV e a escassez da oferta de BEV (excluindo o Reino Unido)

Fonte: Análise da Indicata / USD Consulting. Dados até 1 de junho de 2026.

Essa excepção é o Reino Unido. Apesar de apresentar um grau de insuficiência de oferta semelhante ao de mercados como a Itália e a Áustria, os preços dos BEV britânicos caíram cerca de 1,7% durante o mesmo período, em vez de aumentarem. A explicação mais plausível reside no Mandato ZEV do Reino Unido, que obriga os fabricantes a cumprir quotas anuais crescentes de vendas de BEV, sob pena de sanções financeiras.

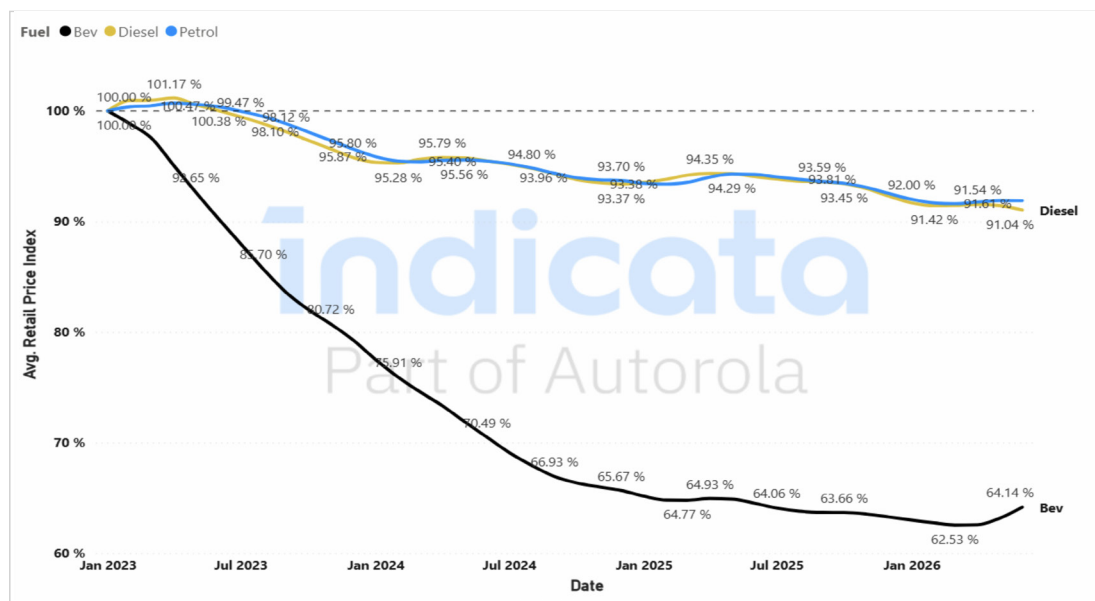
Esta política incentiva precisamente o tipo de matrículas subsidiadas e dissociadas da procura efectiva que o estudo original sobre os Clean Corporate Vehicles tinha identificado como um risco para a União Europeia. A manutenção de descontos por parte dos fabricantes e o aumento da concorrência de preços decorrente das importações chinesas parecem estar a reforçar este efeito.

Enquadrar correctamente a recuperação

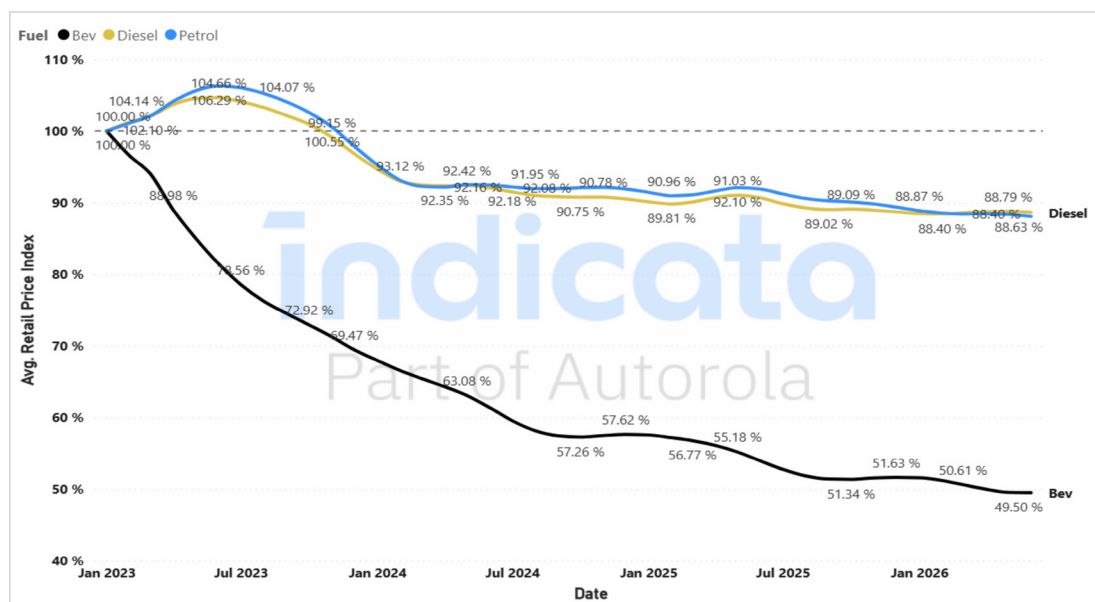
Nada disto deve ser interpretado como uma recuperação plena. Analisado numa perspectiva de três anos, e não apenas dos últimos três meses, o índice europeu de preços dos BEV continua cerca de 36 pontos abaixo do valor inicial de 100 registado em Janeiro de 2023. O índice chegou a cair para 62,53%, antes da modesta recuperação deste ano para 64,14%. Uma subida de um a dois pontos após uma queda de trinta e cinco pontos representa uma alteração relevante de tendência, mas deixa os valores residuais muito abaixo dos níveis que seriam compatíveis com um mercado saudável e equilibrado entre a oferta e a procura.

Uma subida de um a dois pontos após uma queda de trinta e cinco pontos não constitui uma recuperação. Representa apenas um teste que o mercado superou parcialmente.

O quadro relativo ao Reino Unido torna o contraste particularmente evidente. Mesmo quando o restante mercado europeu começava a encontrar um patamar mínimo, o índice dos BEV britânicos prosseguiu a sua queda ininterrupta, atingindo 49,50% em Junho de 2026. Este valor corresponde, na prática, a uma perda de aproximadamente metade do valor desde Janeiro de 2023. Entretanto, os índices dos veículos a gasolina e a gasóleo no Reino Unido mantiveram-se globalmente estáveis, em valores próximos dos 90 pontos. Quando uma obrigação de aumento da oferta assume uma dimensão suficientemente elevada, parece ser capaz de neutralizar até um verdadeiro choque de procura provocado por factores geopolíticos.



Europe
Índice médio dos preços no retalho (janeiro de 2023 = 100) (excluindo o Reino Unido)



UK
Índice médio dos preços no retalho (janeiro de 2023 = 100)

Interpretar a recuperação num contexto em transformação

Os mercados energéticos tornaram-se progressivamente mais voláteis nos últimos meses, com os preços dos combustíveis a reagirem rapidamente à evolução da situação no Médio Oriente.

Embora tenham recuado face aos níveis máximos, continuam sensíveis aos acontecimentos geopolíticos, mantendo-se a incerteza quanto à duração da recente melhoria da atractividade económica dos BEV. Esta alteração do enquadramento é essencial para uma interpretação correcta dos resultados.

A recuperação observada na procura e nos valores residuais dos BEV não deve ser entendida como o início de uma recuperação estrutural do mercado, mas antes como uma resposta a uma alteração significativa dos custos relativos de utilização, que reforçou temporariamente a justificação económica para a aquisição de veículos eléctricos.

A duração desta melhoria dependerá, em larga medida, da evolução dos factores económicos subjacentes. Se os preços dos combustíveis se mantiverem elevados, a vantagem dos BEV em termos de custos de utilização poderá continuar a sustentar a procura. Pelo contrário, se os mercados energéticos estabilizarem e os preços dos combustíveis regressarem a níveis mais próximos das médias históricas, essa vantagem poderá diminuir, pondo à prova a solidez da recente recuperação.

A questão central deixa, assim, de ser se os consumidores reagem a uma maior atractividade económica dos BEV (os dados demonstram claramente que sim) e passa a ser se essa procura será suficiente para sustentar valores residuais mais sólidos quando as condições do mercado se normalizarem e o equilíbrio subjacente entre a oferta e a procura voltar a impor-se.



Será esta recuperação duradoura?

Existem razões consistentes para considerar a recente recuperação como condicionada, e não como estruturalmente duradoura. A melhoria observada nos valores residuais dos BEV usados reflecte um conjunto específico de condições económicas que poderá não se manter, sobretudo num contexto em que os mercados energéticos continuam extremamente voláteis.

O enquadramento geopolítico permanece incerto. Embora alguns períodos de desanuviamento tenham reduzido temporariamente a pressão sobre os mercados energéticos mundiais, os acontecimentos posteriores demonstraram a rapidez com que as condições podem voltar a alterar-se. Os preços dos combustíveis continuam particularmente sensíveis à evolução da situação no Golfo e a outros riscos geopolíticos. É, por conseguinte, demasiado cedo para concluir se a recente melhoria da procura de BEV representa o início de uma recuperação sustentada ou apenas uma resposta temporária a condições excepcionais de mercado.

No seu conjunto, estes factores sugerem que a recuperação actual deve ser entendida como uma resposta à alteração das condições de mercado, e não como um ponto de viragem estrutural.

A|

Paridade de preços em sentido inverso.

Antes do choque nos preços dos combustíveis, os valores residuais dos BEV continuavam a cair, embora começassem a estabilizar à medida que os preços se aproximavam da paridade com veículos equivalentes equipados com motor de combustão interna ICE. Se o reforço da procura fizer com que os preços dos BEV voltem a ultrapassar esse ponto de paridade, a vantagem de acessibilidade que sustentou o recente aumento da procura poderá diminuir, reduzindo a predisposição dos consumidores para a compra.

B|

Desfasamento na evolução dos preços da electricidade.

Uma parte importante da vantagem dos BEV em termos de custos de utilização resultou do aumento da diferença entre os custos da electricidade e os dos combustíveis líquidos. Em muitos mercados europeus, porém, os preços da electricidade para consumo doméstico continuam ligados aos mercados grossistas de gás. Se os custos da energia permanecerem elevados durante um período prolongado, é provável que os preços da electricidade também aumentem, reduzindo a vantagem nos custos de utilização que recentemente sustentou a procura de BEV.

C|

Risco associado às políticas públicas e aos subsídios.

A Comissão Europeia continua a desenvolver políticas destinadas a aumentar a oferta de BEV nos mercados de frotas e de veículos usados, enquanto os Estados-Membros enfrentam uma pressão crescente para reduzirem os incentivos à aquisição e os subsídios. Se a oferta continuar a crescer mais depressa do que a procura efectiva dos consumidores, o excesso estrutural de oferta poderá voltar a exercer uma pressão descendente sobre os valores residuais, independentemente da evolução futura dos preços dos combustíveis.

Conclusão

Este episódio proporciona um raro teste, em condições reais, aos factores que efectivamente permitem recuperar os valores residuais dos BEV usados. Pela primeira vez em mais de dois anos, os dados do Indicata mostram uma melhoria sustentada e generalizada dos preços dos BEV, coincidente com um período em que os consumidores dispunham de um incentivo financeiro claro e imediato para escolherem alternativas à gasolina e ao gasóleo.

Nos mercados em que as forças de mercado puderam actuar livremente, como a Alemanha, a França, os Países Baixos e vários outros países europeus, os valores residuais reforçaram-se em simultâneo com a redução da oferta disponível e o aumento da procura. Em contrapartida, nos mercados em que as políticas públicas continuam a introduzir oferta adicional de BEV independentemente da procura efectiva, como sucede na Bélgica, através dos incentivos às frotas, e no Reino Unido, através do Mandato ZEV, a mesma melhoria nos custos de utilização produziu pouca ou nenhuma recuperação dos valores residuais.

A recente recuperação não deve ser interpretada como prova de que os desafios estruturais enfrentados pelo mercado de BEV usados foram resolvidos. Demonstra, antes, que uma procura efectiva por parte dos consumidores pode reagir rapidamente quando a justificação económica para a aquisição de veículos eléctricos se torna mais favorável. A questão de saber se essa reacção será temporária ou se evoluirá para uma recuperação mais sustentada dependerá, em larga medida, dos preços futuros da energia, das condições económicas gerais e do equilíbrio entre o crescimento da oferta e a procura efectiva dos consumidores.

As implicações para o debate mais amplo sobre os Clean Corporate Vehicles mantêm-se inalteradas e terão,

provavelmente, sido reforçadas. Os dados do Indicata sugerem que uma verdadeira força da procura, e não apenas medidas impostas do lado da oferta, constitui o principal factor determinante de valores residuais sustentáveis. Os responsáveis políticos devem, por conseguinte, ser prudentes ao interpretarem uma melhoria dos preços dos BEV provocada pela subida dos combustíveis como prova de que as políticas orientadas para o aumento da oferta estão a produzir os resultados pretendidos. Na realidade, os mercados sujeitos às intervenções mais agressivas sobre a oferta continuam a ser aqueles em que a recuperação foi mais fraca ou inexistente.

Os próximos meses constituirão um teste importante. Quer os mercados energéticos estabilizem, quer permaneçam voláteis, a questão central deixa de ser se os consumidores reagirão a uma maior atractividade económica dos BEV (os dados demonstram que reagirão) e passa a ser se essa procura será suficiente para compensar o excesso estrutural de oferta que tem caracterizado o mercado nos últimos anos. A resposta determinará se este episódio marca o início de um mercado de BEV usados mais equilibrado ou apenas uma interrupção temporária de uma tendência de longo prazo.

SOBRE O AUTOR

Andy Shields trabalhou anteriormente no Indicata/ Grupo Autorola, onde, durante seis anos, liderou o desenvolvimento de dados e de informação de mercado. Possui uma vasta experiência em projectos nas áreas do retalho automóvel, leasing, aluguer e fabricantes (OEM) e é um interveniente reconhecido nos debates do sector. É actualmente Director da USD Consulting.

Este estudo foi elaborado pelo Andy Shields com base nos dados e nas análises de mercado do Indicata.



Para obter mais informações sobre as tendências do mercado B2B, visite:

<https://indicata.com/market-watch/>

