



Subsídios para veículos eléctricos na Alemanha:
Os valores residuais colocados à prova

Análise dos potenciais impactos no mercado de usados na Alemanha e em toda a Europa

Após ter encerrado abruptamente o seu programa de incentivos à mobilidade eléctrica, a Alemanha reintroduziu recentemente **um programa de incentivos à compra de veículos eléctricos**, no valor máximo de 6 000 €, agora alargado a todos os fabricantes, incluindo as marcas chinesas. O objectivo é claro: reanimar uma procura em desaceleração e manter os compromissos climáticos do país.

Esta medida surge, contudo, num momento delicado para o mercado. O segmento alemão de veículos eléctricos usados apresenta já sinais de fragilidade estrutural, suscitando dúvidas quanto à sua capacidade de absorver volumes adicionais, sem agravamento da pressão sobre os valores residuais.

“A questão não é apenas estimular as vendas de carros novos, mas avaliar o impacto dessas políticas no equilíbrio do mercado de carros usados, que determina diretamente o valor residual dos veículos eléctricos.”

Yoann Taitz, Regional Head of Forecast & Market Expert at Indicata



Um mercado de veículos eléctricos usados já sob pressão

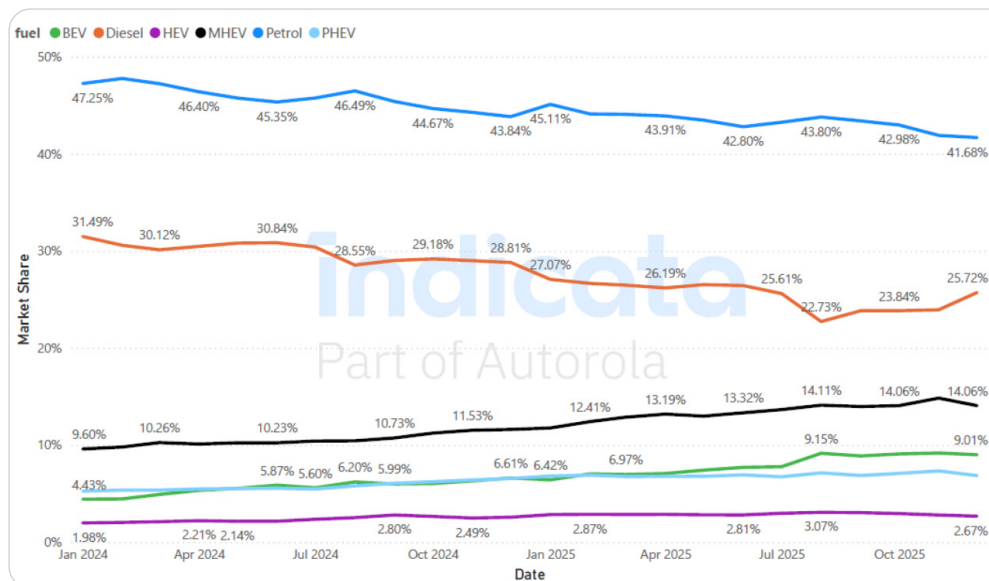
A evolução recente do mercado alemão revela um crescimento consistente da quota de veículos eléctricos, tanto nas vendas como nos stocks de usados. Este crescimento é particularmente acentuado nos veículos mais recentes, provenientes maioritariamente de frotas e de contratos de renting.

Paralelamente, os níveis de stock, medidos em “Market Days Supply”, mantêm-se estruturalmente mais elevados para os veículos eléctricos do que para os modelos de combustão, reflectindo uma rotação de stock mais lenta. Os índices de preços dos eléctricos usados são também mais voláteis, com fases de correcção mais pronunciadas do que as registadas nos segmentos térmicos.

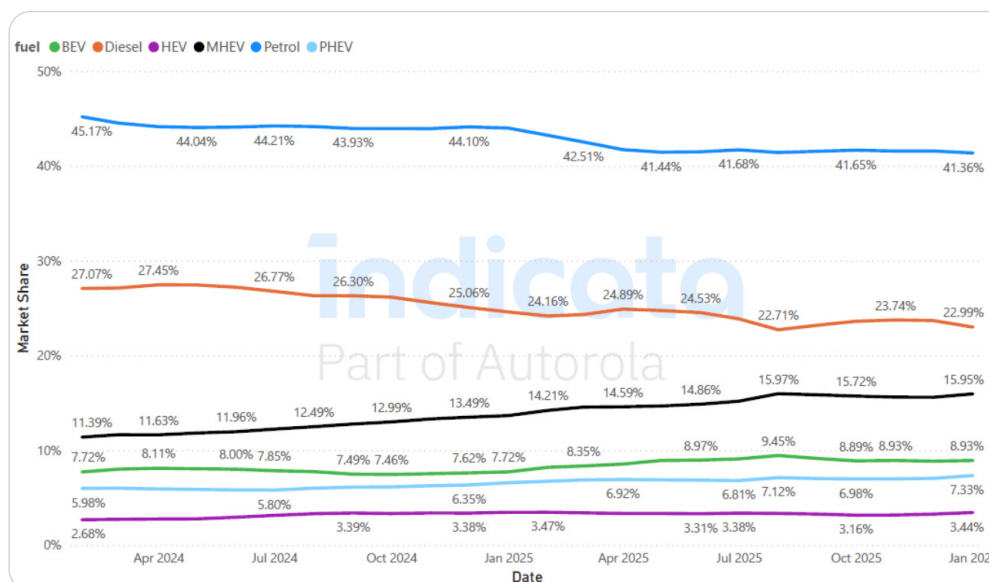
Em suma, o subsídio está a ser introduzido num mercado que ainda não encontrou o seu equilíbrio. O segmento de eléctricos usados cresce em volume, mas permanece mais vulnerável aos desequilíbrios entre oferta e procura e às correcções de preços.

“O subsídio não cria um desequilíbrio a partir do zero. É aplicado a um mercado de veículos eléctricos usados que ainda se encontra num processo de ajuste estrutural.”

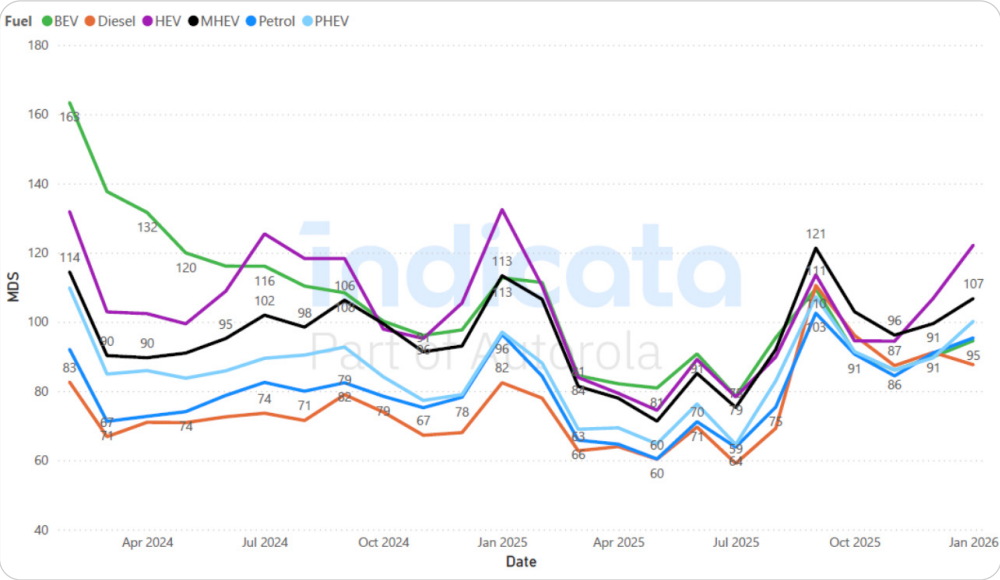
Yoann Taitz



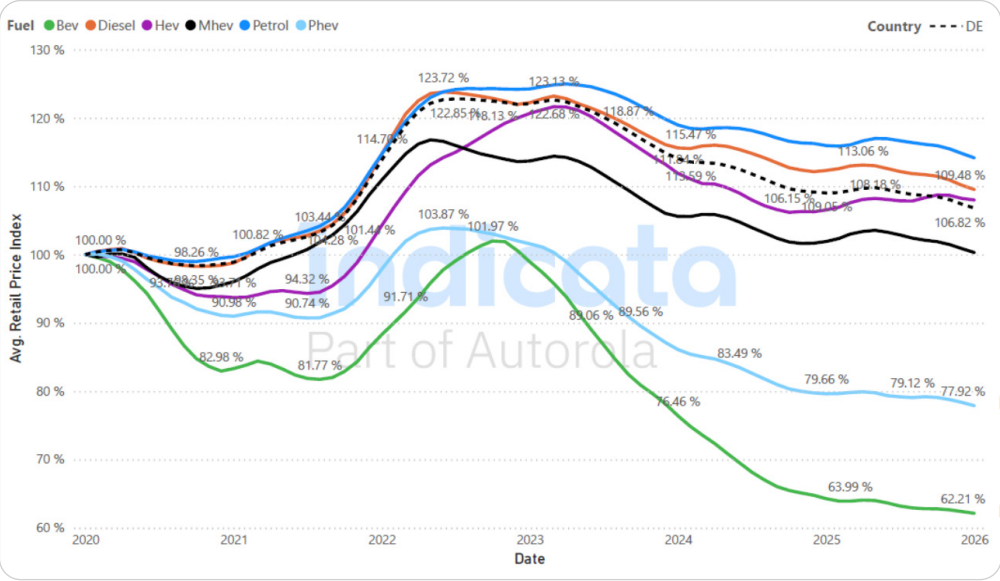
Sales market share by month and fuel type - Germany



Stock market share by month and fuel type - Germany



MDS by fuel type
- Germany



NEW Retail price
(weighted avg.) index
- Germany

Um subsídio reformulado com uma lógica diferente

O novo programa prevê um apoio até 6 000 € para a aquisição de um veículo eléctrico novo. Surge na sequência da supressão do anterior Umweltbonus, cuja abolição havia provocado uma quebra acentuada nas matrículas.

A principal novidade deste novo mecanismo reside na sua abertura aos fabricantes chineses. Enquanto França adoptou um eco-score para condicionar a elegibilidade com base em critérios industriais e ambientais, a Alemanha optou por uma abordagem de neutralidade tecnológica e industrial.

Esta divergência de estratégia poderá originar trajetórias distintas de preços e de valores residuais nos diferentes mercados europeus.

Os fabricantes chineses: uma fonte adicional de pressão sobre os preços

A inclusão dos fabricantes chineses no programa de subsídios altera, de forma significativa, a estrutura concorrencial do mercado alemão de veículos eléctricos. Estes operadores estão maioritariamente posicionados nos segmentos de entrada e intermédio, com políticas de preços já agressivas face aos fabricantes tradicionais.

A aplicação de um subsídio público a estes veículos acentua ainda mais o diferencial entre os preços de tabela e os preços de transacção efectivos, podendo contribuir para baixar os preços de referência em determinadas categorias de eléctricos, em especial nos segmentos mais sensíveis ao preço.

“Abrir o subsídio aos fabricantes chineses introduz uma fonte adicional de pressão concorrencial que pode influenciar a formação de preços e, consequentemente, os valores residuais.”

Yoann Taitz

Em contraste, a decisão de França excluir determinados modelos através do eco-score tende a atenuar este efeito no seu mercado interno, preservando níveis de preços mais elevados para os veículos elegíveis. Esta diferença de concepção poderá traduzir-se, a prazo, em trajectórias divergentes de valores residuais entre mercados.

As exportações como canal de difusão europeia

A Alemanha não é um mercado fechado sobre si mesmo. É, há muito, um dos principais polos de exportação de veículos usados na Europa, com fluxos expressivos para a Dinamarca, Áustria, Polónia e França, importando simultaneamente veículos da Bélgica e dos Países Baixos.

Neste contexto, qualquer correcção de preços no mercado alemão tende a propagar-se através dos fluxos de exportação. Valores residuais mais baixos na Alemanha podem tornar determinados veículos mais competitivos no exterior, aliviando temporariamente a pressão sobre o stock interno, mas exercendo, em simultâneo, uma pressão descendente sobre os mercados importadores.

“Num mercado europeu altamente interligado, os ajustes de preços na Alemanha tendem a extravasar as fronteiras nacionais, nomeadamente através dos fluxos de exportação.”

Yoann Taitz



Por que razão os valores residuais estão directamente expostos

Vários mecanismos económicos explicam de que forma os subsídios nos veículos novos se repercutem no mercado de usados.

O primeiro é um **efeito de ancoragem do preço**. O preço subsidiado torna-se a nova referência psicológica para os compradores. O valor futuro do veículo deixa de ser avaliado em relação ao preço de tabela original, passando a ser determinado pelo preço efectivo após o subsídio.

O segundo mecanismo diz respeito ao **renting**, modalidade de financiamento dominante para os veículos eléctricos novos. As prestações do renting assentam em pressupostos de valor residual. Quando os preços de mercado recuam, esses pressupostos têm de ser revistos em baixa, aumentando as prestações futuras ou originando perdas na fase de recomercialização.

O terceiro mecanismo é um **efeito de propagação** entre faixas etárias. A pressão sobre os valores residuais dos veículos recentes estende-se mecanicamente aos veículos mais antigos. Um veículo com 36 meses não pode manter-se, de forma sustentável, com um preço próximo do de um veículo com 12 meses, sem gerar uma inconsistência de mercado. Esse ajuste afecta, portanto, toda a curva de depreciação.

Por último, quando os subsídios são alargados a veículos usados recentes, estes aproximam-se dos níveis de preços dos veículos mais antigos, acelerando a depreciação em todo o parque de eléctricos.

Curto, médio e longo prazo: uma leitura pelo prisma do risco

No **curto prazo**, os subsídios sustentam as matrículas de veículos eléctricos novos e alimentam os fluxos futuros para o mercado de usados. Contudo, desencadeiam também ajustes

rápidos nos valores residuais dos veículos recentes, com uma transferência gradual para faixas etárias mais antigas.

No **médio prazo**, a chegada ao mercado de veículos provenientes de contratos de renting, conjugada com níveis de preços de referência mais baixos, poderá gerar maior volatilidade de preços e uma sensibilidade acrescida às políticas comerciais dos fabricantes. Os fluxos de exportação poderão absorver temporariamente parte desta pressão, disseminando-a, em simultâneo, para outros mercados europeus.

A **longo prazo**, a questão assume um carácter estrutural. O risco residual percepcionado influencia o custo total de utilização (TCO), a formação dos preços do renting e a capacidade do mercado para absorver volumes crescentes de veículos eléctricos, de forma sustentável. A instabilidade dos valores residuais enfraquece toda a cadeia de valor, dos fabricantes aos concessionários, passando pelas empresas de renting e pelas captivas financeiras.

“Um programa de apoio que não contemple os valores residuais arrisca-se a transferir a fragilidade económica do mercado de automóveis novos para o mercado de usados.”

Yoann Taitz

“Os valores residuais devem ser integrados como um indicador-chave na concepção das políticas públicas.”

Uma questão de calibração, não de princípio

O debate não incide sobre a existência dos subsídios em si, mas sobre a sua arquitectura. O montante, a duração, a previsibilidade e a interacção com os mecanismos de financiamento são os factores que determinam, em grande medida, o seu impacto no mercado de usados.

Os valores residuais como teste da transição eléctrica

O regresso dos subsídios para veículos eléctricos na Alemanha inaugura uma nova fase de apoio público à mobilidade eléctrica. Responde a imperativos industriais e climáticos, mas surge num momento em que o mercado de usados já acusa desequilíbrios relevantes.

Num contexto europeu profundamente interligado, os efeitos destas políticas não se confinam às fronteiras nacionais. Os valores residuais tornam-se, assim, não apenas um indicador doméstico, mas um indicador regional da coerência das políticas públicas.

“O êxito da transição eléctrica não será aferido apenas pelos volumes de matrículas, mas pela capacidade do mercado para preservar o valor dos veículos ao longo do tempo.”

Yoann Taitz

Para mais informações
sobre tendências do
mercado B2B, visite:

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

