



INDICATA Market Watch

Informação sobre o mercado
de automóveis usados

Desafios significativos para o Mercado
de Usados na Europa

Edição 59 | Janeiro de 2025



Sumário executivo

- Uma média de pouco mais de 10% de híbridos e 6% de BEVs de todas as vendas de veículos ligeiros de passageiros continua a não ser um bom desempenho.
- 16% (híbridos) e 11% (BEVs) de quota de mercado de veículos ligeiros de passageiros, mesmo no segmento dos veículos usados jovens, até 2 anos de idade, falam mais de uma evolução do que de um crescimento exponencial.
- A Volkswagen, enquanto maior marca de veículos ligeiros de passageiros usados, tem uma quota de vendas de híbridos significativamente abaixo da média, de apenas 3,0%.
- A atractividade média nos países observados alterou-se no final do ano.
- As ligeiras melhorias registadas nos BEVs e o abrandamento dos motores a gasolina ainda não indicam uma inversão das melhorias anteriormente alcançadas no MDS.
- A maioria das 3 melhores pontuações de MDS por modelo são do segmento B ou C, e alguns são de gerações de veículos mais antigas, em que a atractividade do preço e os descontos do ciclo de vida do produto tendem a ser promovidos.
- A Tesla é a única outra marca entre as 3 primeiras classificadas a atingir um valor médio de MDS baixo e forte de 41,5 com o seu Modelo 3 em todos os mercados.
- Os veículos usados mais jovens, com menos de 2 anos de idade, apresentam um desvio maior em relação aos modelos electrificados.
- Minimizar o inventário e melhorar o balanço através de ajustamentos de preços no final do ano é uma tática comum dos vendedores de automóveis usados. As perspectivas e expectativas de que os preços dos EVs continuarão a baixar em 2025 podem alimentar uma guerra de preços antecipada.
- Contrariando talvez as expectativas gerais, a concorrência de preços mais forte parece ser no sector da gasolina.
- A estabilidade do índice de preços dos híbridos não recarregáveis deve-se principalmente à sua crescente popularidade, uma vez que estão a atrair compradores mais sensíveis ao preço e mais avessos aos eléctricos.
- Relativamente aos primeiros volumes observáveis de veículos usados de fabricantes chineses, não se verifica uma tendência significativa de aumento da redução e da pressão sobre os preços.
- Embora os veículos comerciais ligeiros representem apenas uma pequena proporção em termos de números, caracterizam-se por uma relativa estabilidade de preços e uma tendência bastante positiva em todos os mercados.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	77.8pp
Poland	-10.5pp
Spain	-7.9pp
Sweden	-8.0pp
Portugal	-10.5pp
The Netherlands	-8.7pp
Italy	-10.9pp
Belgium	-10.4pp
France	-10.2pp
Austria	-10.5pp
Germany	-9.6pp
United Kingdom	-12.1pp
Denmark	-16.5pp
Average	-3.4pp
EU Region	-10.1pp

Mercados Europeus – Tendências das Vendas

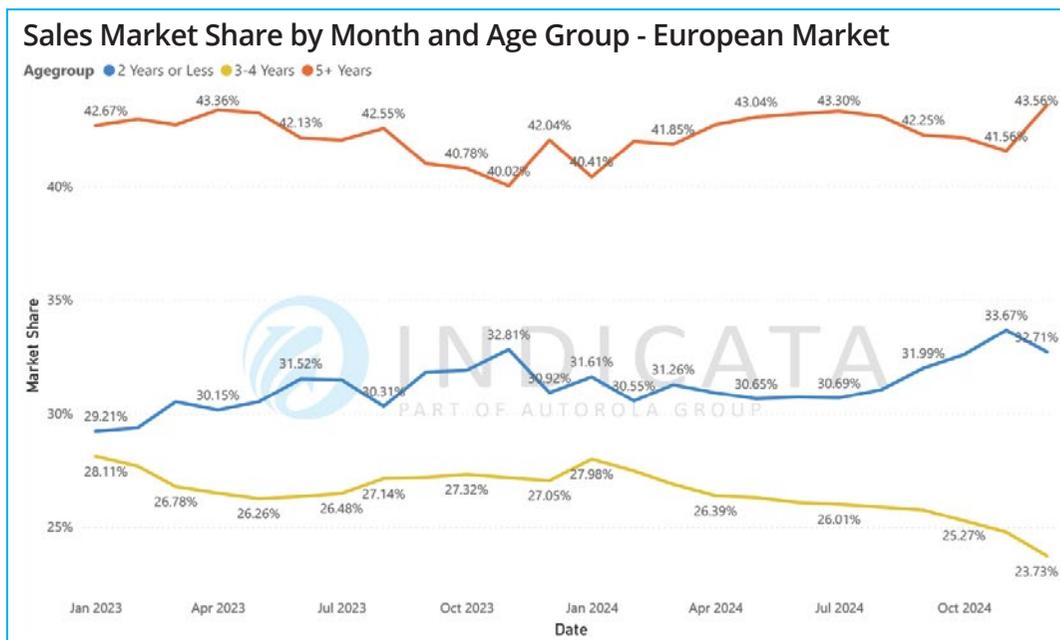
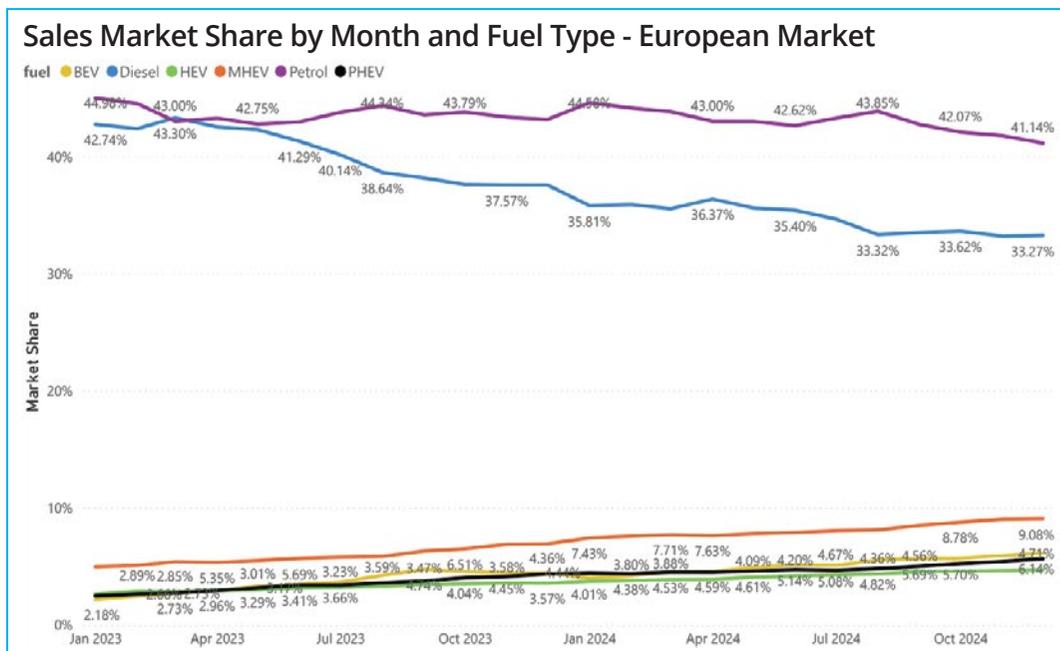
Os BEVs estão a estagnar - os híbridos não recarregáveis estão a aumentar

Os novos registos na Europa sofreram um ligeiro revés na via da electrificação. Em particular, a fraqueza dos veículos ligeiros de passageiros totalmente eléctricos no mercado alemão em Dezembro (-38,6% e -27,4% no conjunto do ano) é uma das principais razões para o declínio de 5,9% na UE. Se incluirmos o Reino Unido, onde os BEVs estão a ganhar força, a diferença global em relação ao ano anterior é reduzida para 1,3%.

Este declínio, presumivelmente temporário, oferece ao mercado de veículos ligeiros de passageiros usados a oportunidade de alívio quando os registos mais fracos de 2024 aparecerem nos parques dos concessionários para venda. A tendência para os veículos ligeiros de passageiros a gasóleo se tornarem cada vez mais raros e serem substituídos pelos seus equivalentes híbridos suaves ou, como no caso da Renault, por híbridos completos, continua. A quota do gasóleo no total de veículos ligeiros de passageiros usados vendidos é ainda ligeiramente inferior a um terço. Os veículos usados a gasolina mantêm uma quota de mercado média de 41% e continuam muito presentes mesmo entre os veículos muito jovens, com uma quota de cerca de 38%.

Em termos de distribuição etária das vendas, o grupo clássico dos veículos usados de 3-4 anos continua a perder quota de mercado desde o início do ano passado. Por outro lado, a quota dos veículos usados muito jovens está a crescer, uma vez que a superação da crise dos chips aumenta a capacidade de produção e o potencial de matrículas tácticas, que se encontram depois como antigos veículos de demonstração, veículos de substituição em oficina e de aluguer, no segmento etário mais jovem, como oferta de veículos usados.

Além disso, a proporção de contratos de locação financeira que já não têm o período normal de 36 meses está a aumentar, especialmente no caso dos veículos eléctricos.

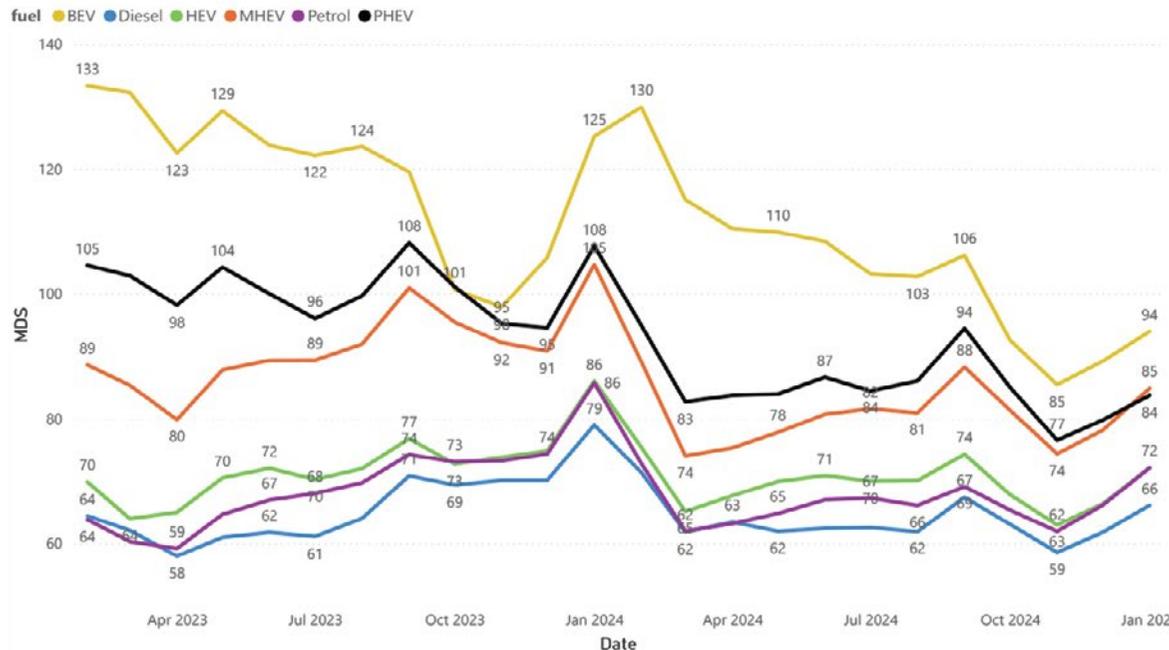


Declínio sazonal da atratividade - os BEVs tornam-se mais competitivos

Com o aumento sazonal dos tempos de stock no final do ano, a atratividade voltou a perder algum do seu estímulo. No entanto, no geral, ainda mostra uma melhoria média em relação ao ano anterior. Os diferentes tipos de combustível também se aproximaram em termos do seu valor MDS. Os híbridos completos encontram-se frequentemente entre os três primeiros mais rápidos a vender, principalmente devido ao baixo número de unidades combinado com uma procura adequada, mas também porque existe uma atratividade geral no mercado para este tipo de motor, como é o caso dos híbridos em Espanha.

É de notar que apenas um modelo alemão está representado entre os mais rápidos a vender, o BMW i3, que é também um modelo bastante antigo em termos de conceito. Como esperado, o Tesla Model 3 está no pódio na categoria dos BEVs mais vendidos. No entanto, não demorará muito até que o Model Y se lhe junte, uma vez que os seus números de registo aumentaram consideravelmente no ano passado e há muito que ultrapassaram o Model 3 em termos de vendas de veículos novos. Os híbridos completos continuam a ser o domínio da Toyota, mas a Renault, em particular, é um fabricante ambicioso que compete com híbridos que emitem muito menos CO2 do que os motores a 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	72.3	Volkswagen Golf	71.2	Toyota C-HR	64.9	Tesla Model 3	41.5
Peugeot 208	77.0	Volkswagen T-ROC	79.8	Toyota Yaris	59.6	Volkswagen ID.3	66.0
Peugeot 2008	77.0	Volkswagen Polo	64.1	Toyota Corolla	64.6	Fiat 500	96.3

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Tesla Model Y	40.4	Opel/Vauxhall Corsa	47.3	Toyota Yaris Cross	50.5	Tesla Model Y	40.4
Tesla Model 3	41.5	Renault Twingo	50.3	Hyundai IONIQ	51.9	Tesla Model 3	41.5
Opel/Vauxhall Corsa	48.7	Dacia Duster	51.8	Toyota RAV 4	53.0	BMW i3	50.6

Preços de Retalho (B2C)

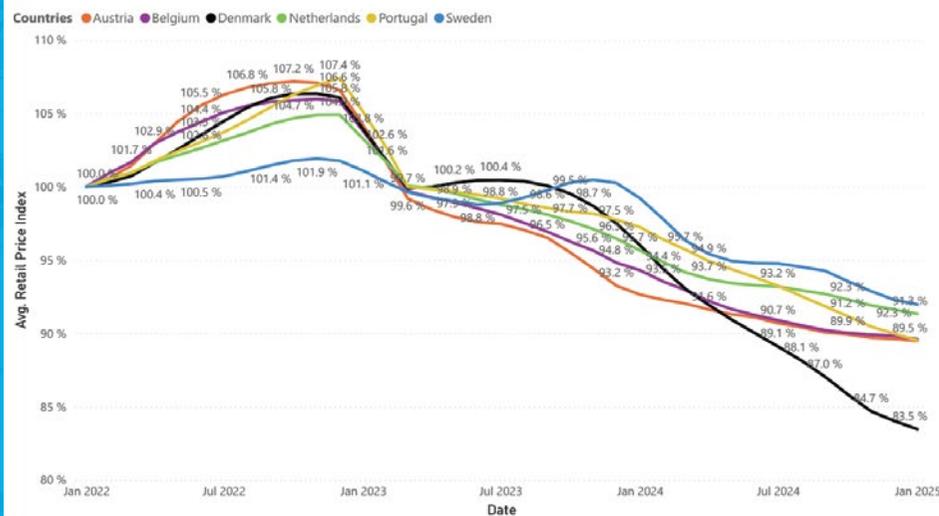
Os preços estão a estabilizar

Nos últimos meses, os mercados de maior dimensão registaram predominantemente uma estabilização dos preços, que resulta principalmente das tendências robustas dos preços dos motores de combustão. A sólida atractividade do mercado e o rápido escoamento permitem que os fornecedores desses veículos moldem a sua estratégia de preços sem uma pressão acrescida de uma relação desfavorável entre a oferta e a procura.

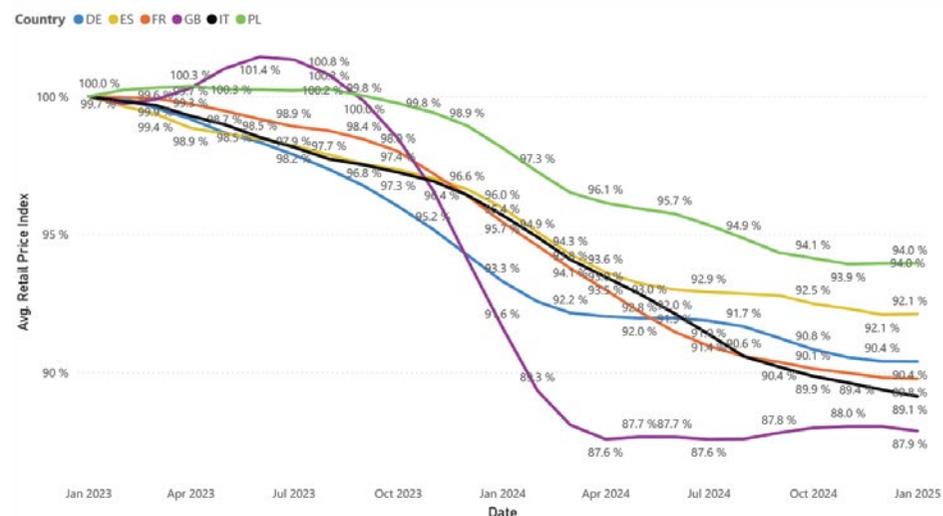
O declínio das quotas de mercado do gasóleo apoia esta soberania de preços em muitos países. Os índices da

gasolina também registaram, em geral, uma tendência moderada nos últimos meses. O comportamento dos preços dos veículos eléctricos a bateria é quase idêntico na maioria dos países. Uma procura subdesenvolvida e uma difícil avaliação de risco realista conduzem frequentemente a ajustamentos prematuros dos preços dos BEVs por precaução e pelo desejo de se livrar rapidamente do veículo. Com o índice de preços aperfeiçoado, as alterações na carteira ao longo do tempo estão agora mais bem reflectidas e criam uma imagem mais realista, com uma influência reduzida dos ciclos de vida dos modelos.

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.

Preços estáveis, com uma ligeira diminuição da atractividade

Embora o número de veículos novos eléctricos a bateria na Áustria tenha voltado a cair ligeiramente em -6,3% em 2024, ainda se pode observar uma dinâmica um pouco mais positiva no segmento dos veículos ligeiros de passageiros usados. Aqui, a quota de vendas tem vindo a crescer lenta e continuamente há quase um ano, passando de cerca de 5,9% para 7,7% no final de 2024. Ao mesmo tempo, a quota de stock de BEVs está a diminuir, passando de um máximo de cerca de 11,5% em 2024 para 10,2% em Dezembro. A atractividade está, no entanto, a sofrer e, com o habitual inchaço sazonal do valor MDS no final do ano, atinge o pior valor médio dos mercados observados em 144,9. Contudo, em comparação com os valores de pico negativos de 2023 e 2024, isto ainda pode ser visto como uma melhoria. Os veículos mais antigos, do grupo etário dos 5+ anos, em particular, continuam a ser melhores em termos de atractividade do mercado no campo de comparação europeu e estão a sair-se melhor do que os PHEVs da mesma idade no seu próprio país na análise da oferta/procura. Em termos de evolução dos preços em comparação com o início de 2023, os veículos totalmente eléctricos continuam sob pressão e tendem a beneficiar de mais descontos por parte dos fornecedores.

Os preços médios de oferta para quase todos os outros tipos de combustível mantiveram-se relativamente estáveis no final do ano passado. Apenas os híbridos completos sofreram correcções de preços no

sentido da baixa, mas continuam a liderar o campo quando comparados com o nível de preços no início de 2023. Com uma quota de stock de 4,5% e uma quota de vendas de 3,8%, o que faz deles o grupo de tipo de combustível mais pequeno, seria de esperar uma boa relação oferta/procura.

No entanto, o segundo pior valor global do MDS indica que o nível de preços está a ser alcançado com resiliência por parte dos concessionários que oferecem os veículos. Os potenciais compradores não estão a ser atraídos por rápidos ajustamentos de preços, mas estão a aceitar tempos de espera mais longos. Como se pode ver, com êxito, pelo menos no que respeita aos preços e, presumivelmente, também às margens. Com uma quota de novos registos superior a 25% em 2024, os híbridos completos e suaves representam, em conjunto, o segundo maior grupo de combustíveis na Áustria, a seguir aos veículos usados a gasolina, com +26,6%, também apresentaram o maior crescimento de volume em comparação com 2023. A oferta futura no mercado de veículos ligeiros de passageiros está, portanto, garantida. A esperança continua a ser que a procura deste tipo de veículos continue a evoluir positivamente. O número de veículos a gasóleo em stock continua a diminuir e representa agora apenas um pouco mais de um terço.

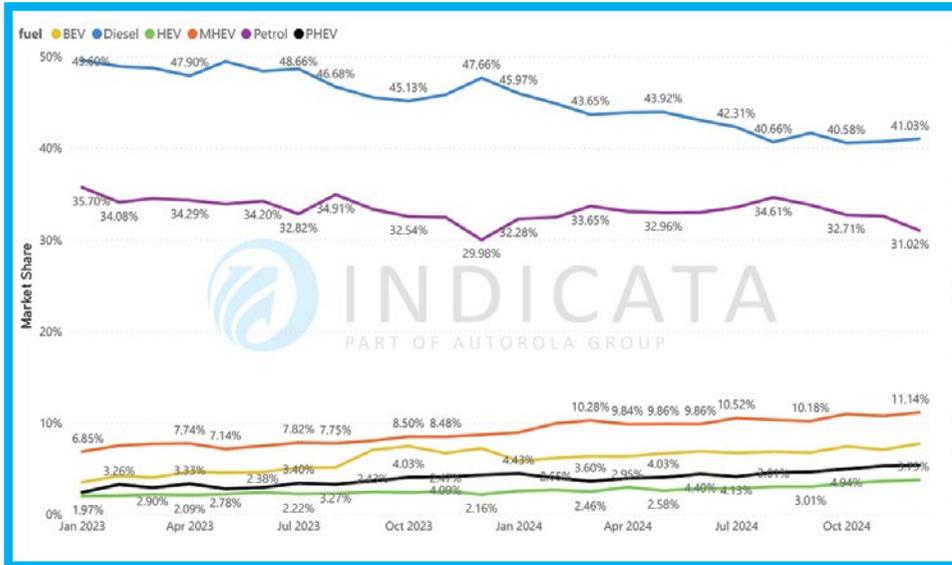
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	79.2
Volkswagen	Golf	85.7
Volkswagen	Passat	75.6

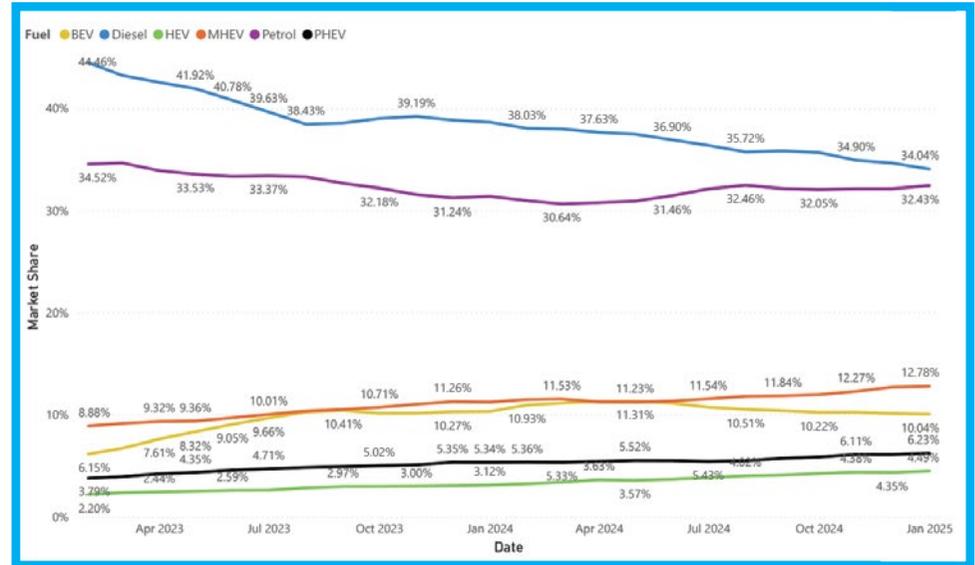
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	7x	52.0
Toyota	RAV 4	7x	52.2
Citroën	C3	6x	56.0

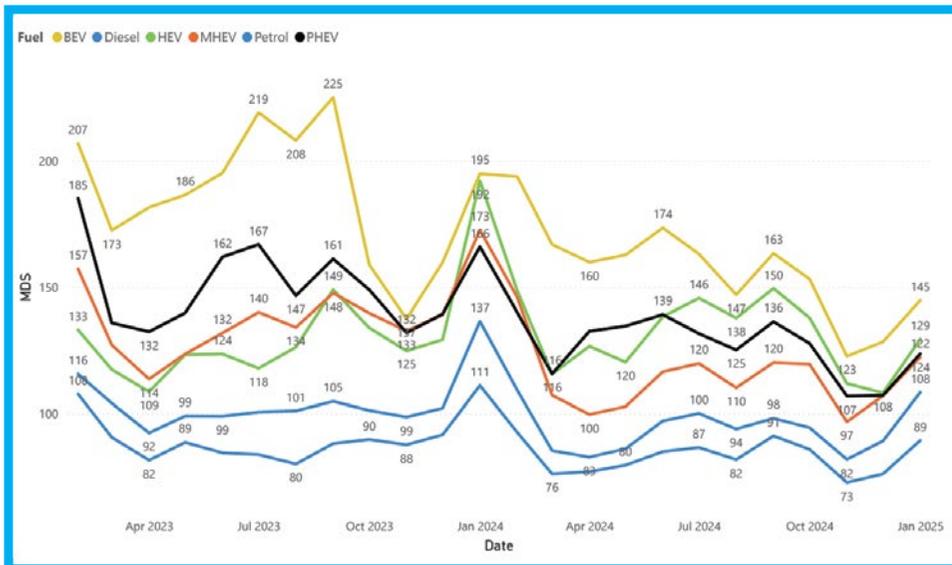
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - AUSTRIA



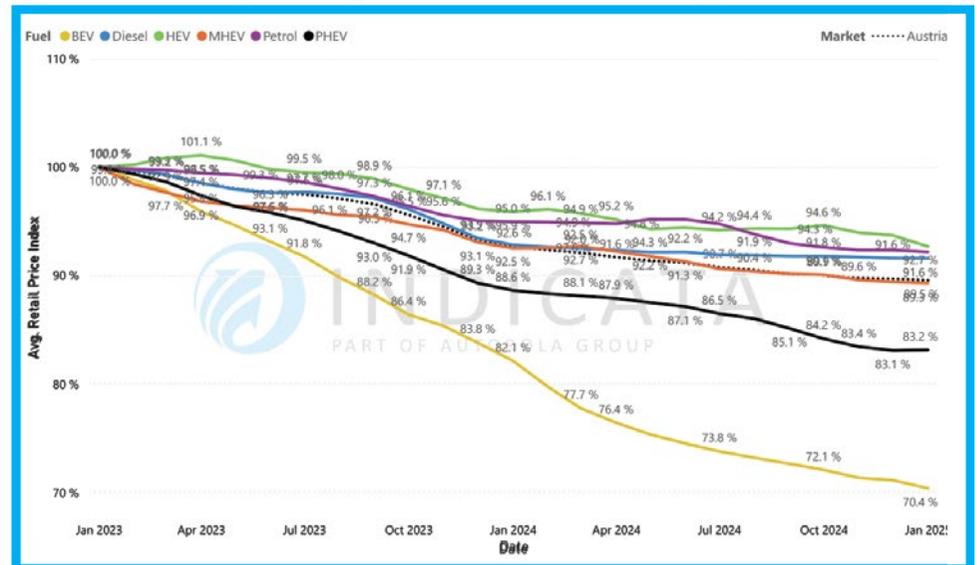
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - AUSTRIA



MDS BY FUEL TYPE - AUSTRIA



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



Os veículos novos são cada vez mais eléctricos, os veículos usados ainda não

Com um crescimento adicional de +37%, os novos registos de BEVs da Bélgica em 2024 ultrapassaram agora a Noruega em termos de volume e reivindicam uma impressionante quota de mercado de veículos ligeiros de passageiros de mais de 28%. Isto coloca-os em quinto lugar em termos absolutos, atrás do Reino Unido, Alemanha, França e dos vizinhos Países Baixos. O mercado belga de veículos usados está a ficar para trás não só em termos de quota de mercado, mas também em termos de crescimento bastante moderado em termos genéricos.

Actualmente, apenas quase 8% dos veículos usados em oferta são totalmente eléctricos e só conseguiram aumentar a sua quota de mercado de 4% desde o início de 2023. Mesmo no segmento etário dos veículos usados jovens, com até 2 anos de idade, a quota de mercado existente é apenas ligeiramente inferior a 14% e está actualmente a diminuir com uma quota de vendas estagnada, o que indica exportações significativas. O novo ano de registo de 2023, que está agora a ser cada vez mais vendido como veículos usados, tem potencial para uma pressão crescente em termos de volume nos parques dos concessionários, devido ao salto do Tesla de pouco menos de 5 000 em 2022 para 16 000, ou da série VW ID de 2 600 em 2022 para 11 000 unidades. O valor médio de MDS ainda

relativamente fraco, superior a 100, é um sintoma correspondente deste facto e só pôde ser mantido e melhorado através de reduções de preços contínuas. Os híbridos plug-in estão a ter um desempenho ligeiramente melhor na Bélgica e continuam a ter uma penetração de mercado mais moderada do que os seus concorrentes totalmente eléctricos. A queda dos preços é, no entanto, significativamente maior do que a dos motores de combustão e dos híbridos completos, mas menos pronunciada do que a dos BEVs.

Além disso, os novos números de registo de plug-ins em 2024 estão em declínio, mas com uma quota de mercado de uns bons 15%, ainda são suficientemente grandes para garantir a pressão sobre os preços nos próximos anos. Os híbridos completos, por outro lado, também têm actualmente uma boa configuração na Bélgica. Volumes manejáveis e bons valores de atractividade para veículos usados aparentemente até encorajaram os fornecedores a aumentar ligeiramente os preços pedidos nos últimos meses. Os modelos a gasóleo, que nem sequer atingiram 5% do mercado belga de veículos novos em 2024 - sem contar com os híbridos suaves -, caíram agora abaixo da marca dos 30% na oferta de veículos ligeiros de passageiros usados.

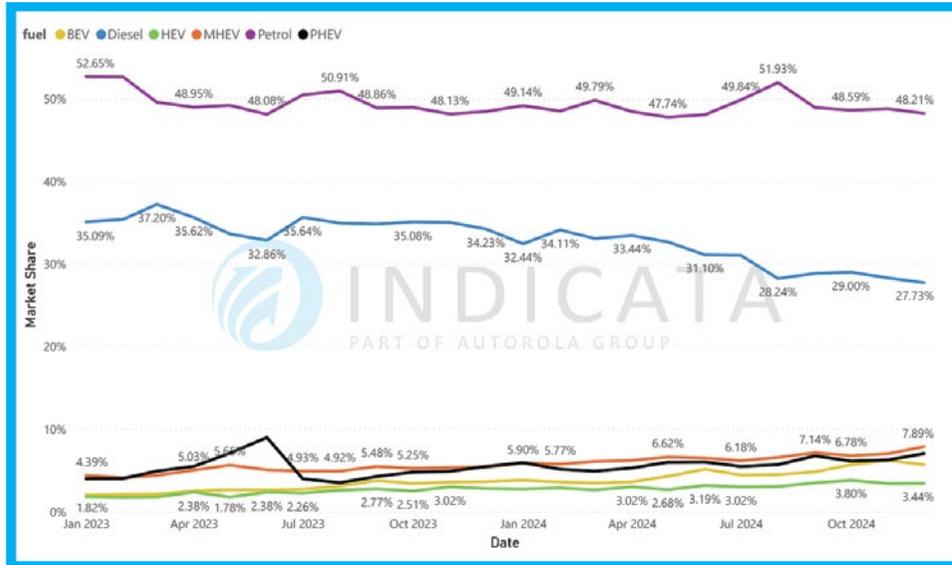
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	68.5
BMW	1 series	84.6
BMW	3 series	78.3

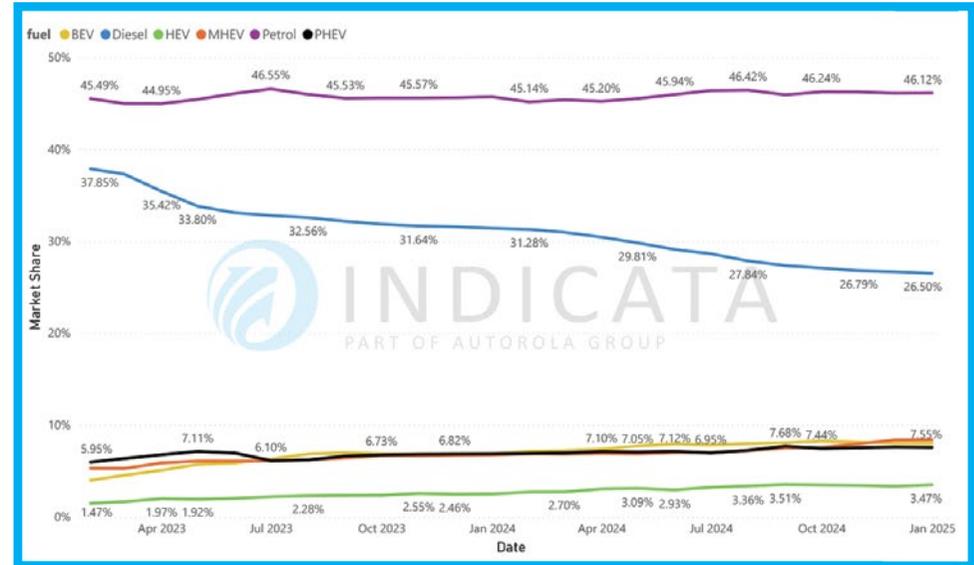
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Hyundai	Tucson	10x	34.3
Dacia	Sandero	10x	35.4
Škoda	Kodiaq	10x	37.4

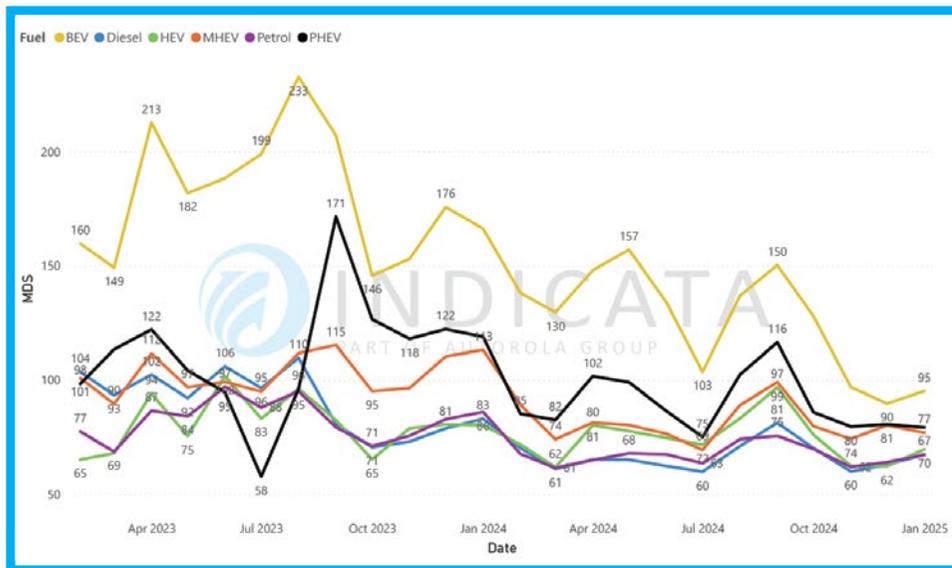
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - BELGIUM



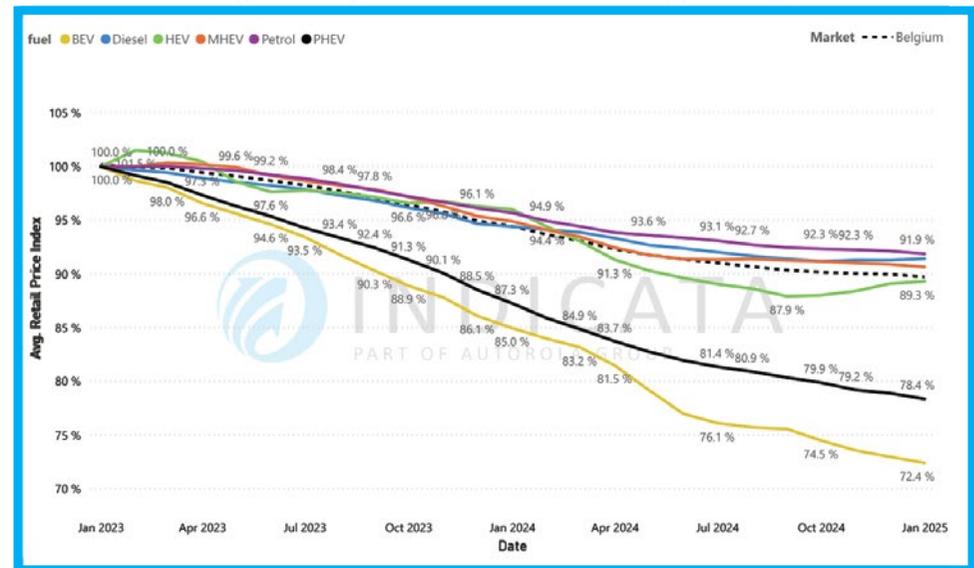
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - BELGIUM



MDS BY FUEL TYPE - BELGIUM



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



Electrificação rápida

A Dinamarca continua a fazer progressos na electrificação do seu mercado de veículos novos, à semelhança da Bélgica. Mais de um em cada dois veículos novos registados em 2024 (51%) era eléctrico a bateria. Os PHEVs e os diesel, com uma quota de novos registos inferior a 5% no ano passado, estão a tornar-se cada vez menos relevantes. Esta é uma ordem de grandeza para a qual a oferta de veículos ligeiros de passageiros usados jovens, com menos de 2 anos, tem vindo a evoluir de forma inflexível nos últimos meses, com 9,9% (diesel) e 8,1% (PHEVs).

Os BEVs, por outro lado, já representam mais de 60% dos veículos ligeiros de passageiros usados jovens em oferta na Dinamarca. Em contraste com a Bélgica, já representam um terço de todos os anúncios publicados, sobretudo porque não existe um forte motor de exportação devido ao nível de preços absoluto. As vendas aumentaram proporcionalmente, passando de pouco menos de 12% no início de 2023 para quase 40% no grupo etário mais jovem. A atractividade medida no MDS é em média 68, o que é melhor do que todos os outros tipos de combustível na Dinamarca. No entanto, o índice de preços em queda mostra que a atractividade dos veículos eléctricos usados se estabilizou ao longo do tempo, principalmente devido a preços cada vez mais favoráveis.

Por exemplo, os 3 modelos de venda mais rápida incluem dois modelos exclusivamente eléctricos e o Renault Mégane, quase 90% das vendas aqui consideradas foram também geradas pela sua versão BEV. Por outro lado, os veículos a gasóleo e os plug-ins não só têm uma quota de mercado comparável, como também apresentam uma tendência negativa de preços semelhante. Só em termos de atractividade do mercado é que os plug-ins conseguem conquistar melhor os clientes e detêm actualmente o segundo melhor valor nacional de MDS, a seguir aos seus homólogos totalmente eléctricos.

Entretanto, os veículos a gasolina e os híbridos completos, em grande medida, conseguiram manter o seu posicionamento de preços desde 2023. No entanto, os híbridos não recarregáveis parecem estar a ter um desempenho mais fraco na medição da oferta/procura do que os veículos só a gasolina. No entanto, o índice de preços dos veículos ligeiros de passageiros usados a gasolina também manteve, em grande medida, o seu nível em relação a 2023 e está, por conseguinte, em primeiro lugar em comparação com todos os outros tipos de combustível.

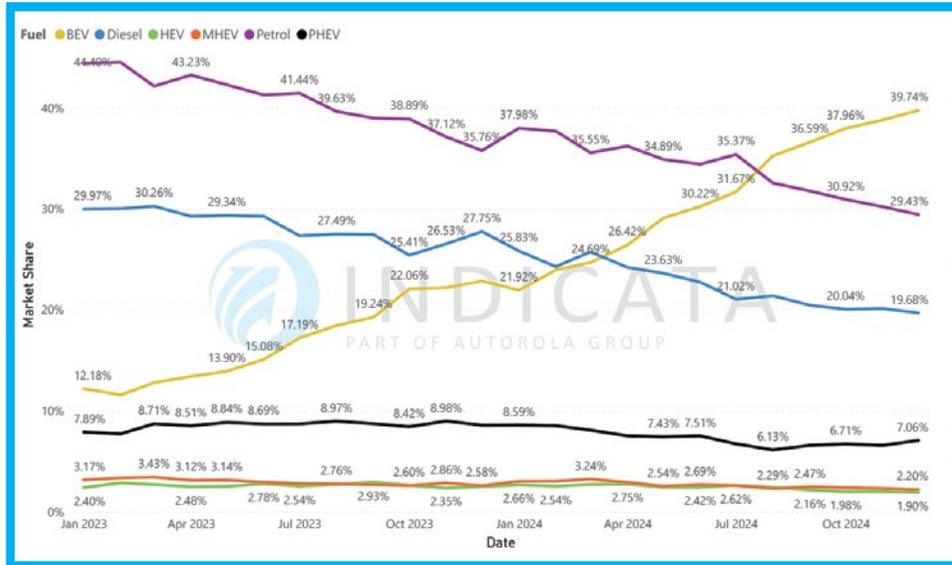
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.4	59.6
Volkswagen	ID.3	46.5
Škoda	Enyaq	63.3

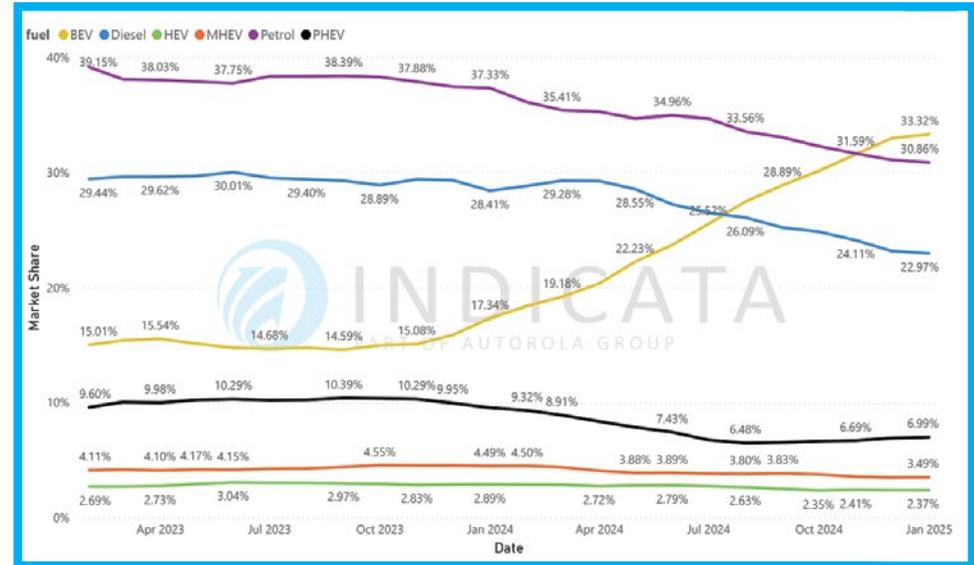
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model Y	10x	36.2
Renault	Mégane	9x	39.7
MG	4	9x	40.3

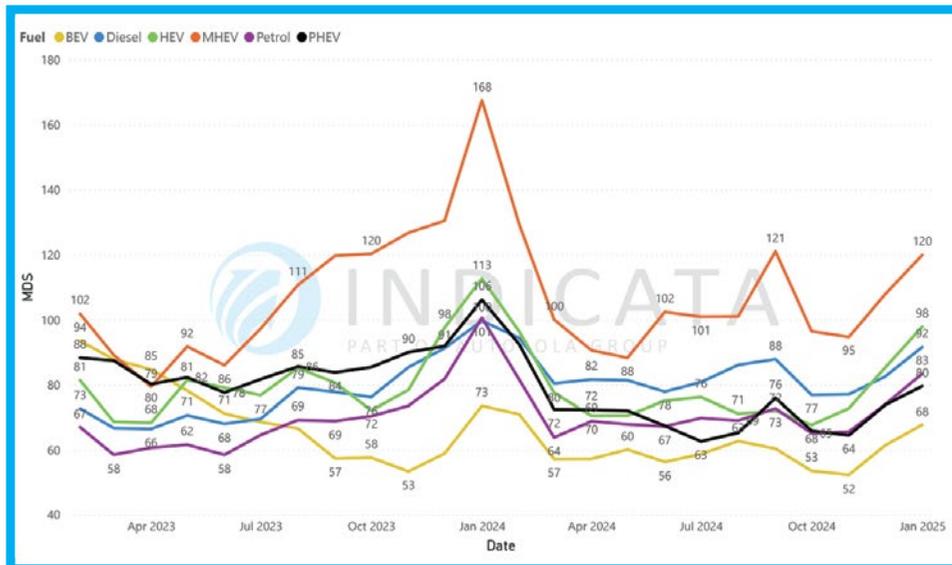
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



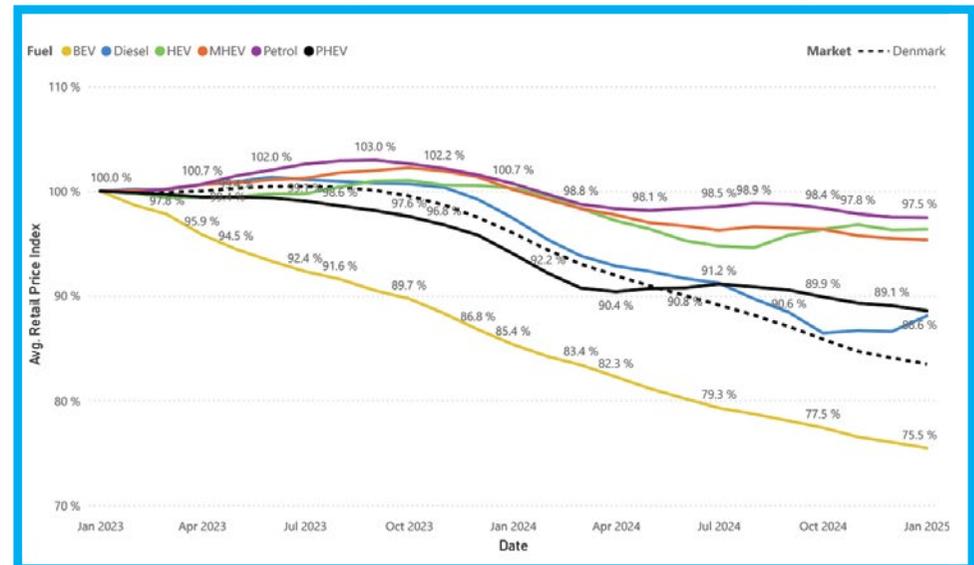
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



MDS BY FUEL TYPE - DENMARK



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



Um início de 2025 tranquilo

Embora o mercado de matrículas de veículos novos em França tenha diminuído cerca de 3% no total em 2024, a composição do mercado de veículos novos quase não se alterou significativamente. Se olharmos para o crescimento dos híbridos suaves mais como uma substituição dos motores de combustão por versões mais modernas. A situação foi muito diferente no ano anterior e terminou com um salto significativo nos BEVs e PHEVs. Embora ambos os tipos de propulsão tenham registado um ligeiro declínio nos veículos novos no ano passado, de -2,6% para os veículos eléctricos e de -10,2% para os veículos plug-in, continuam a ser mais elevados em termos absolutos do que nos anos anteriores.

O mesmo se aplica ao sector dos veículos ligeiros de passageiros usados. No entanto, continua a registar-se uma tendência negativa na evolução dos preços destes dois tipos de combustível. Todos os outros sistemas de propulsão entraram numa fase mais estável em termos de preços em meados do ano passado e mantiveram o seu estatuto em Dezembro. Embora a atractividade dos BEVs e PHEVs tenha melhorado fundamentalmente, eles estão na pior posição em comparação com os motores de combustão e os híbridos completos. Isto aplica-se a todos os

segmentos etários. Tal como em muitos outros mercados observados, os híbridos completos estão a mostrar um desenvolvimento sólido. O crescimento da quota de mercado é estável e moderado. A atractividade do mercado também melhorou, pelo que se pode assumir que a procura tem conseguido acompanhar o influxo de HEVs usados. Na Renault, em particular, a oferta observada e a quota de vendas de veículos usados jovens no mercado nacional é agora de 25% e está a aumentar, enquanto os BEVs desta marca representam apenas cerca de 5% das vendas e 7% do stock.

Os veículos ligeiros de passageiros usados a gasolina, que continuam a representar quase 40% da oferta total francesa e mais de um terço dos veículos ligeiros de passageiros com menos de dois anos, não apresentam, em geral, sinais de pressão excessiva sobre os preços. O índice de preços da oferta recuperou mesmo no final do ano. A electrificação é ainda reduzida no segmento dos veículos comerciais ligeiros usados. No final do ano, nem sequer 9% dos veículos muito jovens em oferta eram totalmente eléctricos, para não falar dos menos de 1% de HEVs e PHEVs. Este mercado continuará, portanto, a ser dominado pelos furgões a gasóleo em 2025.

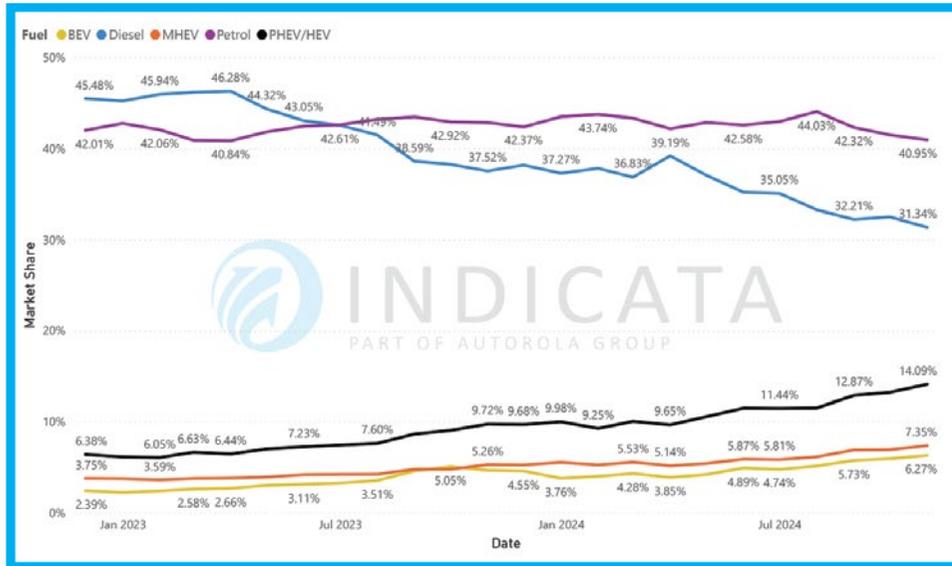
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	78.1
Renault	Clio	47.3
Peugeot	2008	75.8

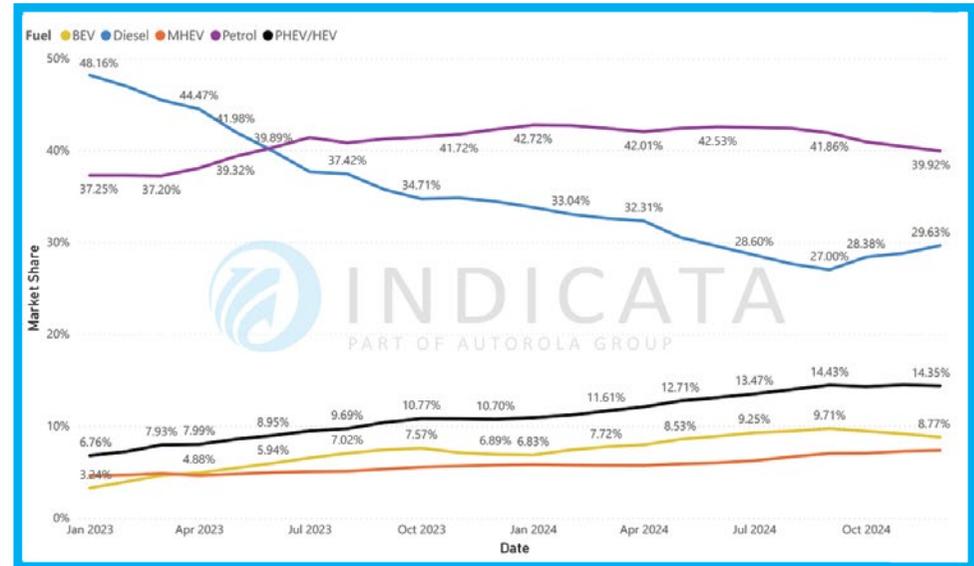
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	10x	36.2
Dacia	Duster	10x	36.9
Tesla	Model Y	9x	39.7

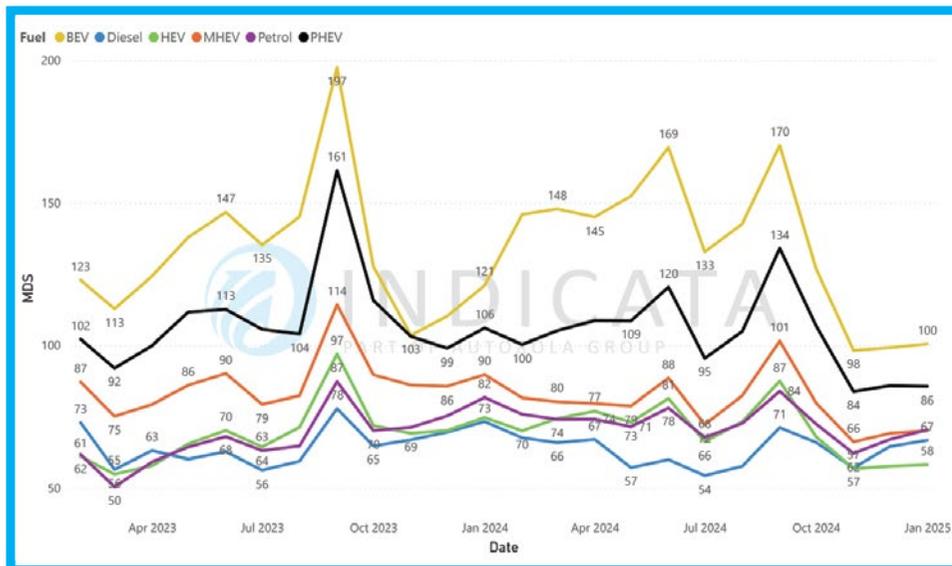
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - FRANCE



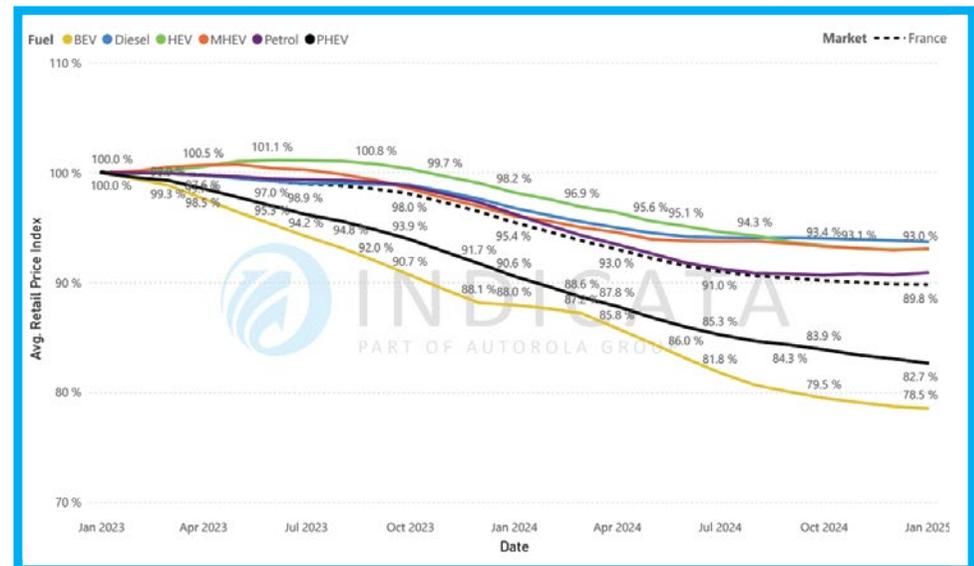
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - FRANCE



MDS BY FUEL TYPE - FRANCE



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



O cepticismo dos clientes em relação à e-mobilidade está a consolidar-se

O mercado de veículos ligeiros de passageiros novos de 2024 na Alemanha fechou quase ao mesmo nível do ano anterior, sugerindo uma estabilidade de -1,0%. No entanto, registaram-se mudanças significativas em termos de tipos de propulsão. As unidades totalmente eléctricas sofreram uma perda grave de -27,4% em comparação com o ano anterior e Dezembro não foi excepção, com -38,6%. Esta perda foi largamente compensada pelo crescimento de todos os tipos de híbridos e por um ligeiro aumento dos veículos a gasolina.

Com este declínio acentuado, a Alemanha ocupa uma posição especial em comparação com os outros grandes mercados europeus, que fecharam com BEVs entre -2,6% (França) e +21,4% (Reino Unido) em comparação com o ano anterior. Sendo de longe o maior mercado europeu de veículos ligeiros de passageiros, a perda de mais de 140.000 unidades de veículos novos totalmente eléctricos é certamente preocupante para os fabricantes, sobretudo no que diz respeito aos seus objectivos e penalizações em matéria de CO2. A Tesla em particular, com um declínio de 26.000 unidades, mas também a Opel com menos 20.000 Corsas e Moccas, ou menos 15.000 Fiat 500s. A VW e a Porsche só conseguiram compensar parcialmente as suas perdas globais com novos modelos - ID.7 e Macan.

No entanto, para o futuro mercado de veículos ligeiros de passageiros usados, este declínio pode proporcionar um alívio bem-vindo, reduzindo a pressão de volume sobre os BEVs quando o ano de registo de 2024 chegar aos retalhistas de veículos usados. Actualmente, a quota de mercado dos BEVs no comércio está estagnada em cerca de 10%, tanto nas vendas como no stock de veículos usados jovens, com menos de 2 anos. O valor médio de atractividade do MDS melhorou significativamente ao longo do último ano, mas ainda se situa no extremo negativo do campo comparativo e só é ultrapassado pelos híbridos completos. Esta melhoria deve-se sobretudo aos fortes ajustamentos de preços, que chamaram um pouco mais a atenção dos potenciais compradores de veículos usados para os veículos eléctricos, pelo menos em termos económicos, embora o valor tenha voltado a deteriorar-se ligeiramente em Dezembro, como é habitual nesta época.

O que é invulgar, mesmo numa comparação europeia, é o fraco apelo dos híbridos completos, cujo nível de preços estável está aparentemente a ser imposto contra a relação oferta/procura bastante desfavorável. No entanto, a sua quota de mercado de stock está actualmente a crescer pouco, pelo que não é de esperar uma deterioração súbita num futuro próximo.

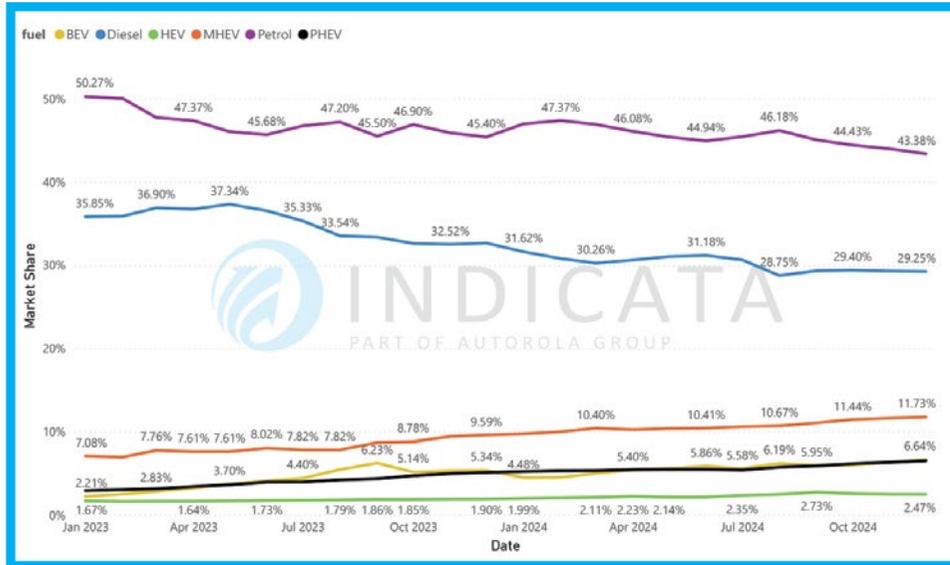
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	87.4
BMW	3 Series	65.4
Volkswagen	T-ROC	96.4

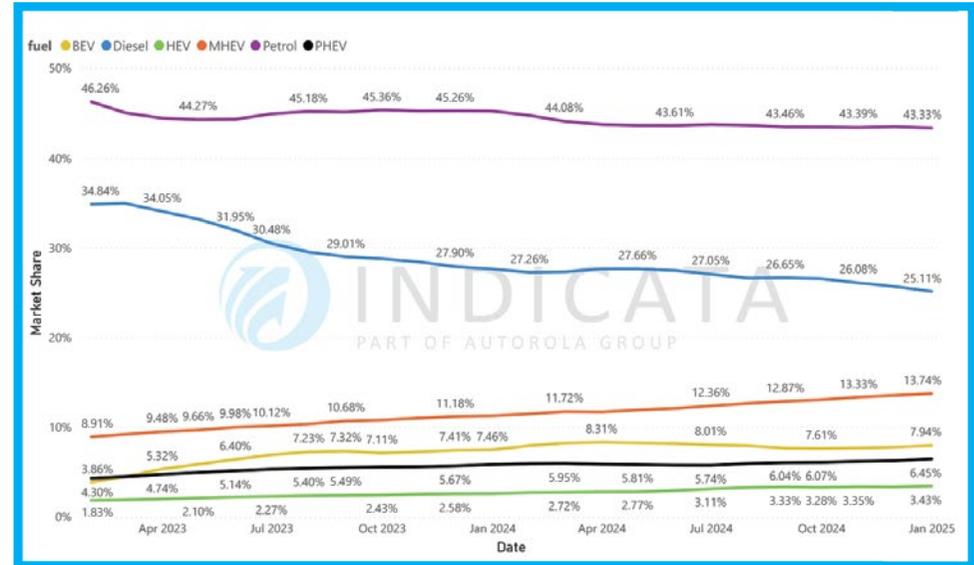
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	14x	26.4
Tesla	Model Y	11x	33.2
Tesla	Model 3	10x	34.4

SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - GERMANY



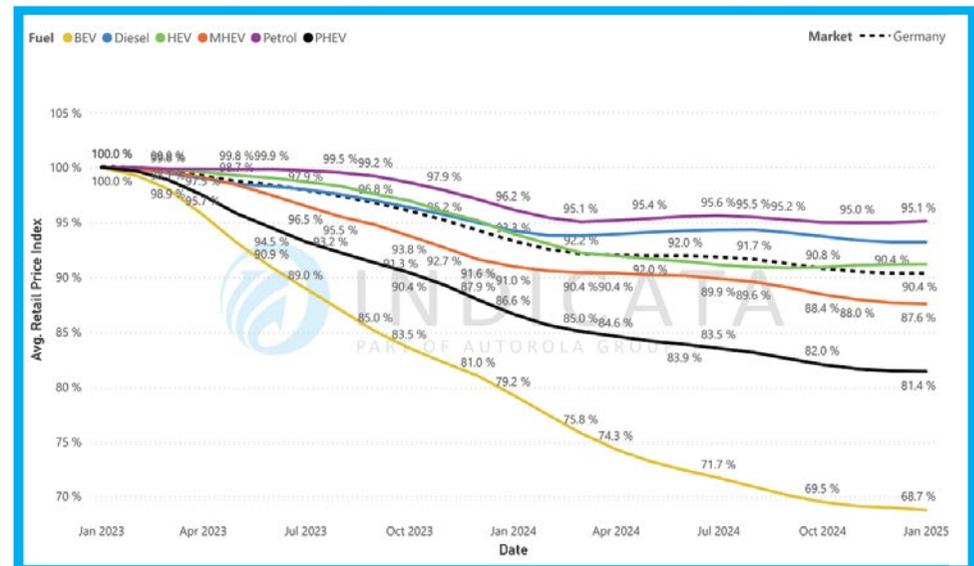
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - GERMANY



MDS BY FUEL TYPE - GERMANY



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



Ainda não está preparada para os EVs

Tal como a Alemanha, o mercado italiano de veículos ligeiros de passageiros novos encerrou 2024 quase ao mesmo nível do ano anterior, após um Dezembro um pouco mais fraco. No entanto, ao contrário do seu grande vizinho do norte da Europa, esta situação também se aplica aos veículos novos eléctricos a bateria, que representam apenas 4,2% do mercado até agora. A penetração deste tipo de combustível no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados é correspondentemente baixa, com 3,2% e 2,2% em stock e vendas, respectivamente. No entanto, o MDS de 118 é um sinal de que mesmo estas quantidades relativamente pequenas não estão a encontrar compradores com rapidez suficiente e que estão a ser feitas tentativas para manter uma taxa de rotação adequada através de preços mais baixos.

Por conseguinte, não é surpreendente que não haja nenhum veículo puramente eléctrico entre os três mais rápidos a vender. Os motores de combustão e os híbridos completos são igualmente atractivos em termos de valor MDS. As tendências de preços são igualmente próximas. No entanto, nos últimos anos, o mercado italiano de veículos ligeiros de passageiros usados com menos de dois anos assistiu a uma mudança do

diesel para a gasolina, em vez da electrificação. Mesmo as marcas nacionais do Grupo Stellantis só atingem pouco mais de 5% de quota de marca nos veículos usados com menos de 2 anos. Os híbridos completos também desempenham um papel muito reduzido entre os veículos usados muito jovens. Apenas 4% do stock total em Dezembro eram HEVs e mesmo no grupo etário mais jovem o valor é pouco superior, 4,8%. No entanto, é de notar que os modelos Fiat 500 e Panda Hybrid, que estão bem representados em Itália, são identificados como híbridos suaves na classificação INDICATA e não como HEVs.

A rápida venda de híbridos completos até à data, reconhecível pelos bons valores MDS, trouxe a correspondente estabilidade de preços a este tipo de combustível. No entanto, para os anos de registo de 2022 e 2023, prevê-se um aumento do Toyota Yaris Cross Hybrid e de outros modelos Renault, em particular. Estes últimos já estão no mercado de veículos usados com uma quota de stock de quase 40% dos veículos jovens usados com menos de 2 anos, enquanto as vendas francesas ainda estão muito atrasadas, com uma quota de marca de pouco menos de 15% em Dezembro.

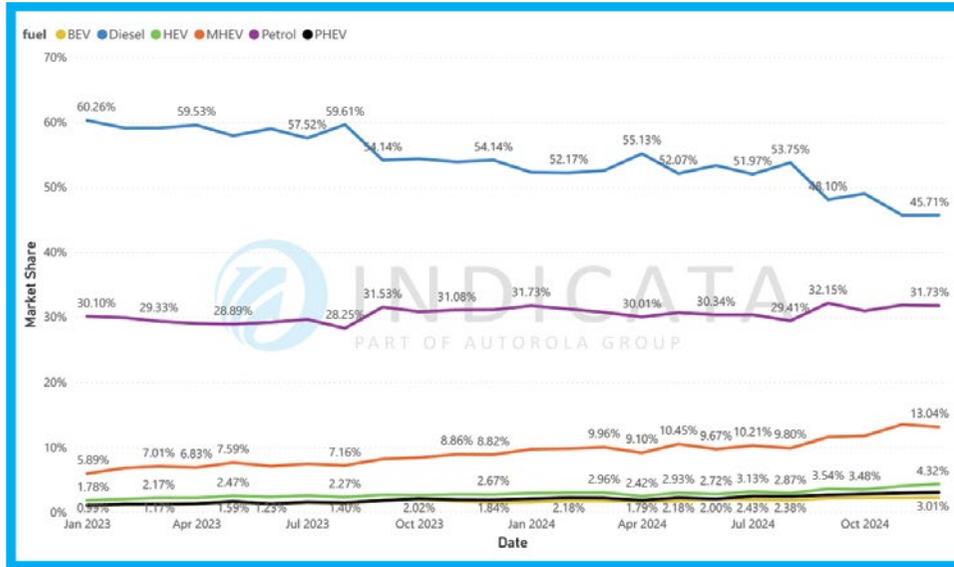
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	56.8
Fiat	500	72.7
Jeep	Renegade	78.6

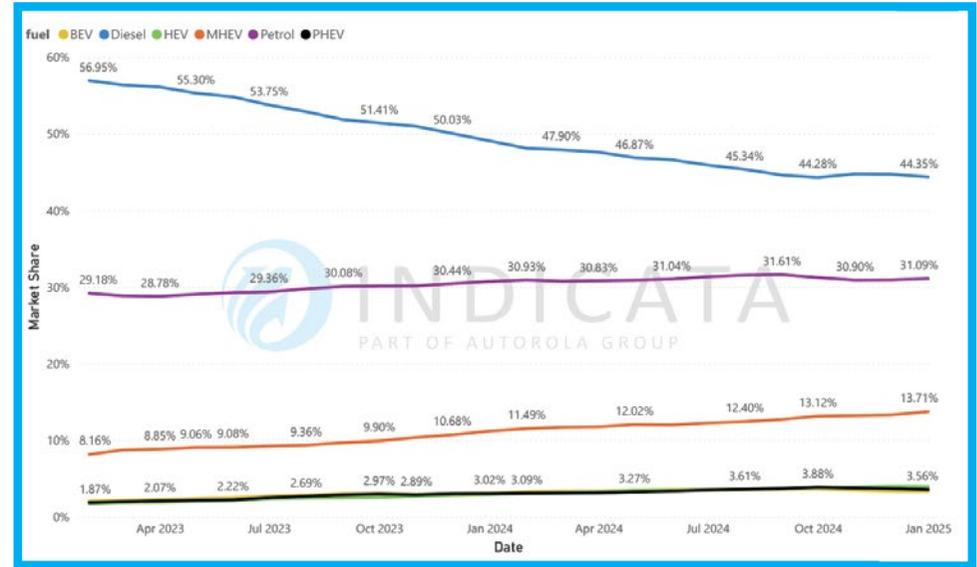
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mini	Countryman	11x	33.7
Mini	3-door / 5-door	10x	36.0
Hyundai	i10	8x	43.5

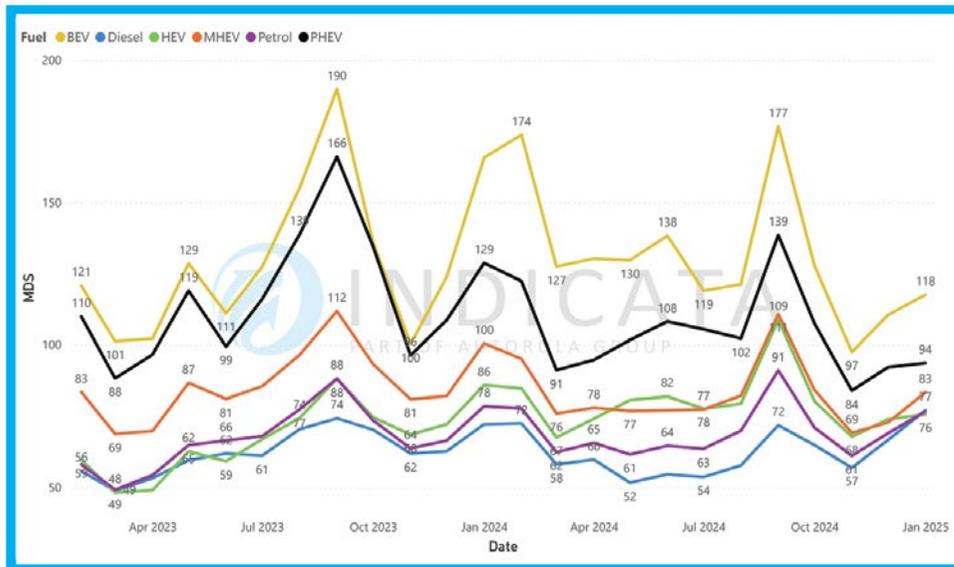
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - ITALY



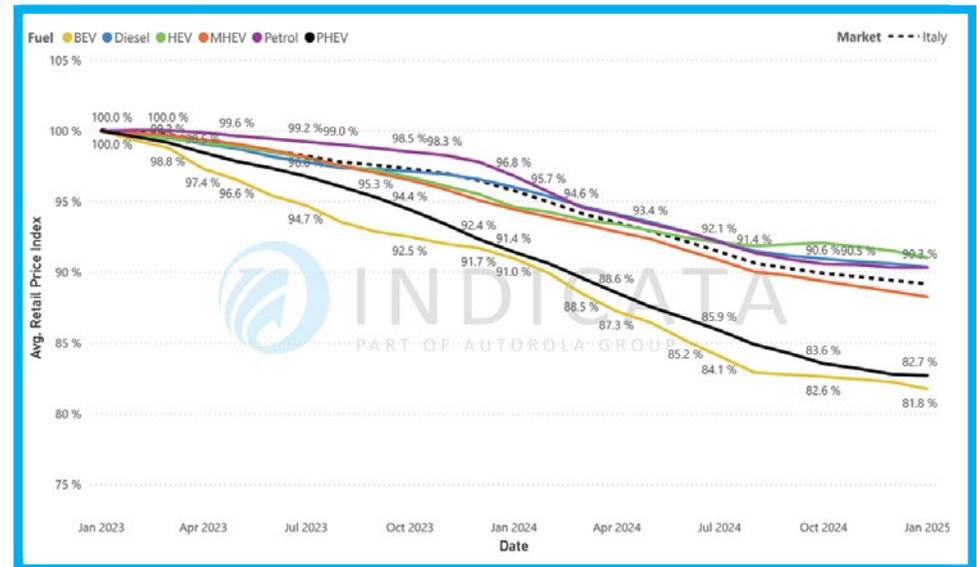
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - ITALY



MDS BY FUEL TYPE - ITALY



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



Transição rápida para a electricidade

Os novos registos nos Países Baixos continuaram a impulsionar a transição e a electrificação, com um forte mês de Dezembro para os BEVs e PHEVs. Quase 35% de quota de mercado de BEVs para veículos ligeiros de passageiros, mais quase 14% de PHEVs em 2024, significa que quase um em cada dois carros novos nos Países Baixos no ano passado pode ou deve ser carregado com uma ficha. A rede pública de carregamento excelentemente desenvolvida e as distâncias de condução comparativamente curtas dentro do país oferecem boas condições para tal.

No mercado de veículos ligeiros de passageiros usados, estes números continuam a chegar com algum atraso ou são absorvidos pelas exportações. A quota de modelos eléctricos a bateria entre todos os veículos ligeiros de passageiros usados em oferta totalizou recentemente 10% e manteve-se constante em cerca de 19% para os veículos jovens, com menos de dois anos, desde o início do ano passado. No entanto, os volumes de vendas e as quotas aumentaram durante o mesmo período, especialmente no grupo etário mais jovem, atingindo quase 18% de todas as vendas nos últimos meses do ano passado. Os volumes de vendas mais rápidos melhoraram significativamente a atractividade dos BEVs jovens,

mas são acompanhados por uma tendência de preços que está a travar o sucesso das vendas, apesar da crescente procura interna. No entanto, não é surpreendente que o Cupra Tavascan, um recém-chegado atrativo com volumes bastante respeitáveis, apareça bastante cedo na lista dos 3 mais rápidos a vender, juntamente com os baratos e de venda rápida Tesla Model 3 e Y.

No entanto, o declínio dos preços desde 2023 tem sido significativamente menos pronunciado, em média, do que para os modelos totalmente eléctricos. Os híbridos completos quase não conseguiram impor-se nos Países Baixos, principalmente devido à falta de subsídios. As baixas quotas de mercado, mesmo no grupo etário mais jovem, inferiores a 10%, com os valores MDS relativamente bons, proporcionam a oportunidade de uma política de preços robusta do lado do fornecedor. O declínio das vendas de veículos a gasolina no segmento dos veículos novos há já algum tempo - mais recentemente -25,7% em 2024 contra 2023, apesar de um forte mês de Dezembro - levou também a reduções correspondentes na oferta e venda de veículos usados.

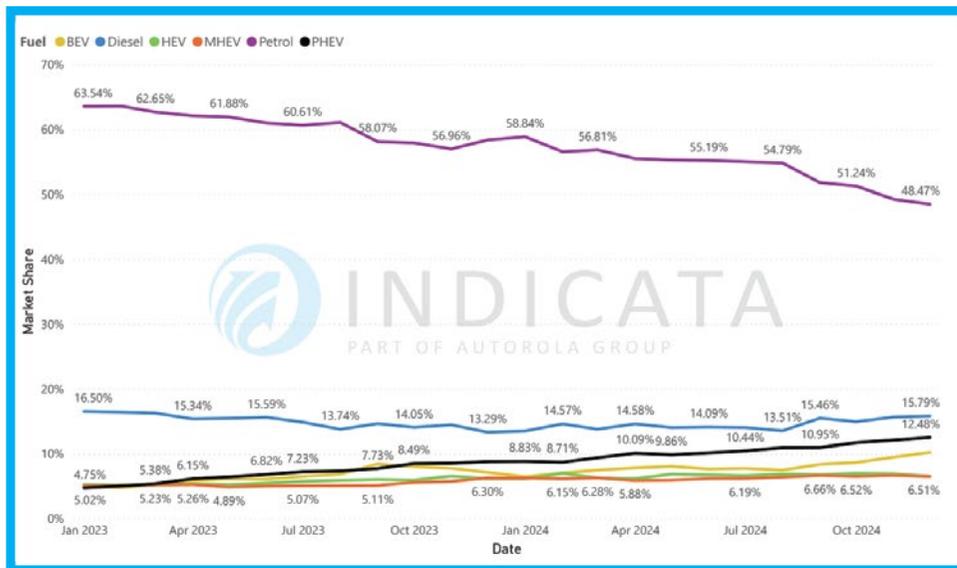
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	72.0
Lynk & Co	01	46.8
Volkswagen	Polo	65.4

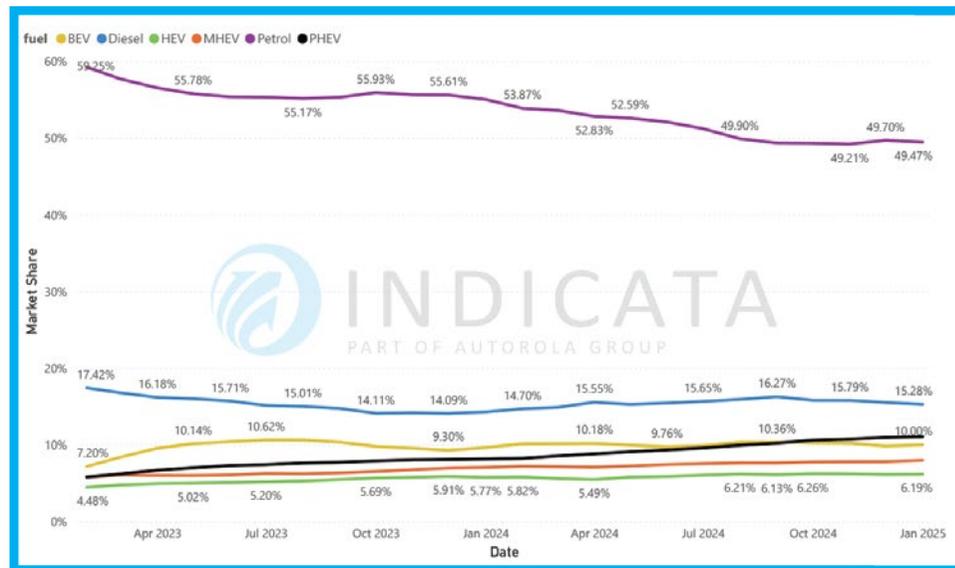
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Cupra	Tavascan	11x	31.9
Tesla	Model 3	11x	32.3
Tesla	Model Y	10x	35.5

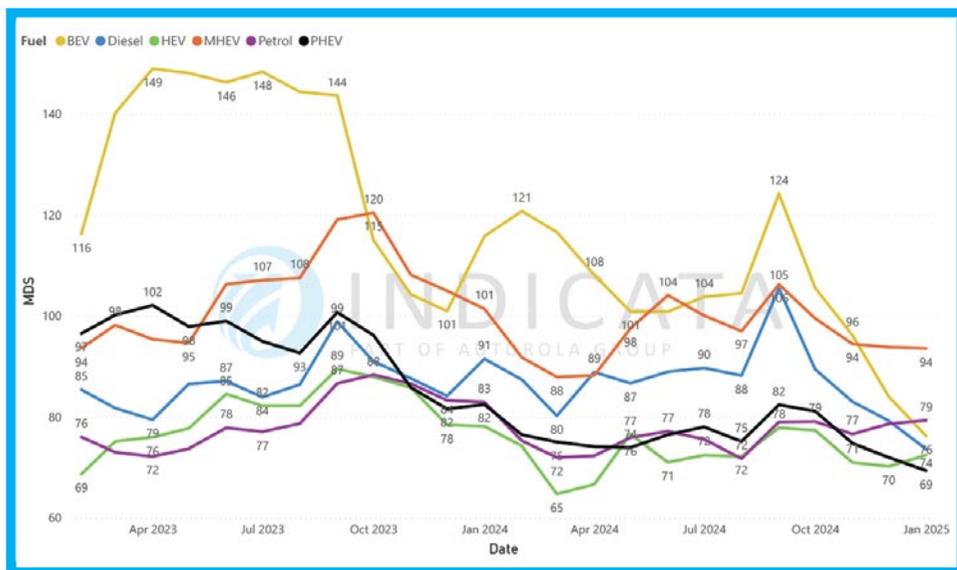
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - NETHERLANDS



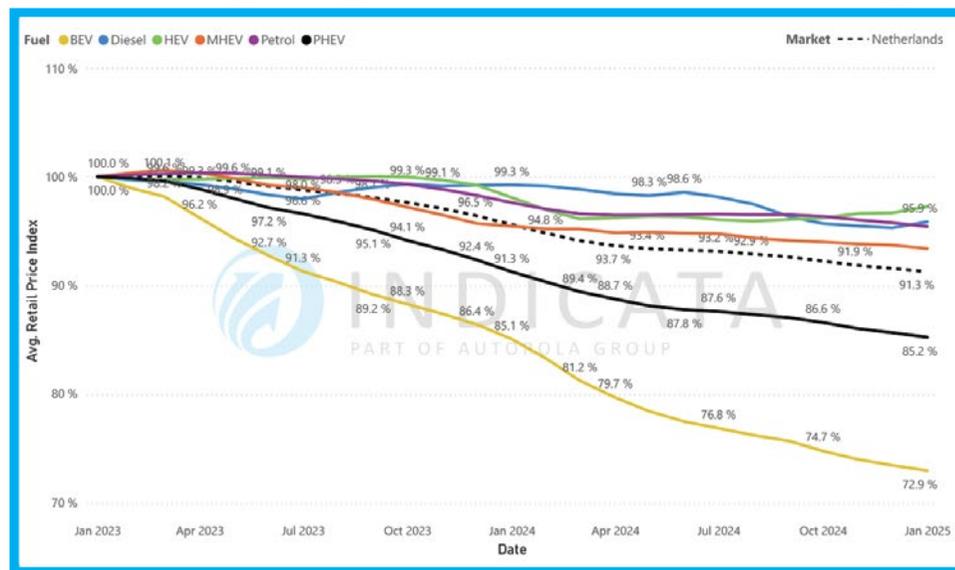
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - NETHERLANDS



MDS BY FUEL TYPE - NETHERLANDS



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



Os híbridos são uma solução transitória

Na Polónia, o mercado de veículos ligeiros de passageiros novos ainda está significativamente subdesenvolvido em termos de electrificação. Os veículos ligeiros de passageiros totalmente eléctricos representaram apenas 3% dos novos registos em 2024, uma descida de -3% em relação ao ano anterior. Isto significa que, no ano passado, foram registados menos BEVs na Polónia do que na Irlanda. Apesar do crescimento, os híbridos plug-in continuarão a ser ligeiramente inferiores em 2024. Em contrapartida, os híbridos completos e os MHEV estão agora a atingir uma forte quota. Em conjunto, estes tipos de veículos representam mais de 45% da quota de mercado e 30% de crescimento.

O crescimento foi impulsionado por efeitos de "antecipação" em relação aos futuros objectivos mais rigorosos em matéria de CO2. Além disso, na Polónia, por exemplo, os novos registos de veículos com outros tipos de propulsão, principalmente a gás, estão numa escala semelhante à dos modelos totalmente eléctricos, que não analisamos aqui separadamente. No mercado polaco de veículos ligeiros de passageiros usados, a mudança de motores de combustão para variantes híbridas suaves e completas já está a ocorrer no grupo etário mais jovem, com menos de 2 anos, e em Dezembro atingiu uma quota de stock combinada de quase 39%. Os diferentes tipos de motores de combustão e os híbridos completos também mostram uma atractividade moderada. Entre os 3 mais rápidos a vender, até aos 4 anos, encontram-se logicamente dois modelos clássicos

com motor de combustão, o Golf e o Kodiaq, mas também o Toyota RAV 4, 70% dos quais foram vendidos com motorização híbrida na quantidade observada. A melhoria significativa do valor MDS dos BEVs, especialmente para os veículos que são muito jovens, permite algum optimismo em relação aos veículos eléctricos.

No entanto, o mercado de veículos ligeiros de passageiros usados continua a ser dominado pelos modelos a gasolina. No entanto, as ofertas de veículos usados a gasolina mais novos estão cada vez mais sob pressão, o que se reflecte na deterioração dos valores de atractividade. Contudo, em média, os veículos ligeiros de passageiros usados a gasolina continuam a ter uma boa relação oferta/procura e estão ao mesmo nível dos veículos a gásóleo. A proporção de modelos a gásóleo tem vindo a diminuir gradualmente ao longo dos últimos anos e era ligeiramente superior a 30% em Dezembro.

Entre os veículos ligeiros de passageiros usados até quatro anos de idade, os veículos a gásóleo representam apenas 16%, e os veículos mais novos consistem apenas em 10% de modelos a gásóleo. Do lado dos veículos novos, também não é de esperar qualquer oferta gerada a nível nacional, com uma quota de mercado de veículos novos em 2024 inferior a 9% de veículos ligeiros de passageiros a gásóleo. No entanto, a atractividade e o índice de preços continuam sólidos e saudáveis e não deverão causar grandes problemas ao mercado polaco de veículos usados.

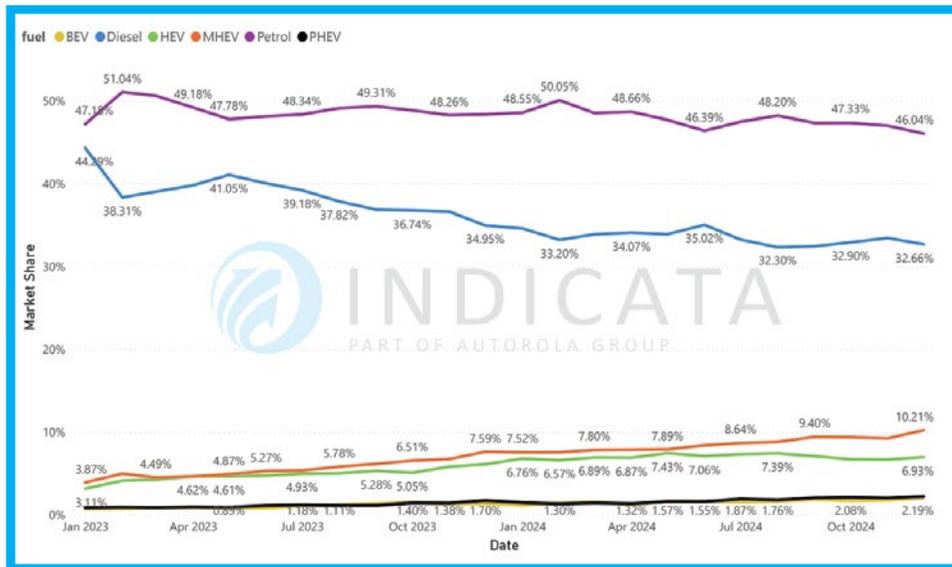
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	55.5
BMW	3 Series	69.7
Škoda	Octavia	59.7

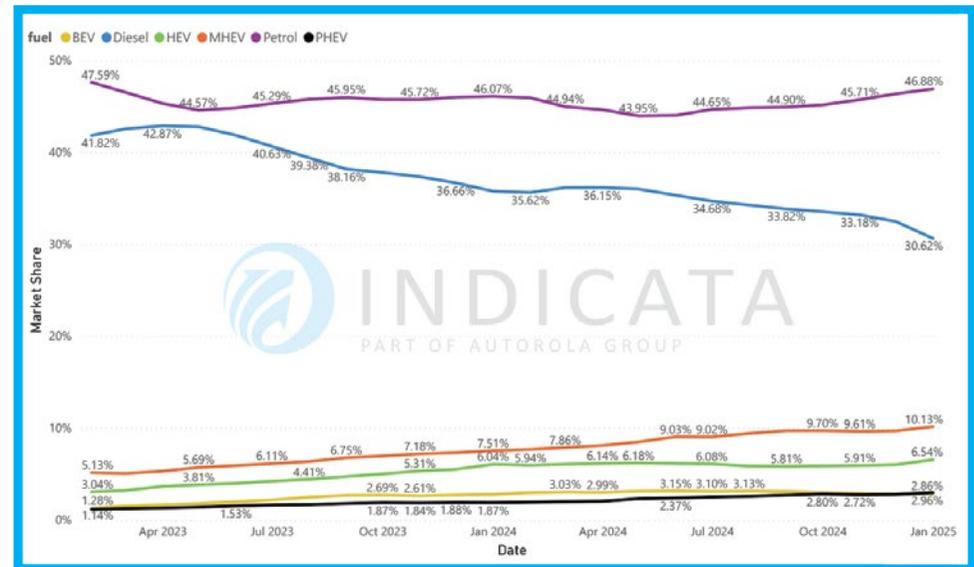
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Kodiaq	9x	41.4
Toyota	RAV4	8x	45.4
Volkswagen	Golf	8x	47.8

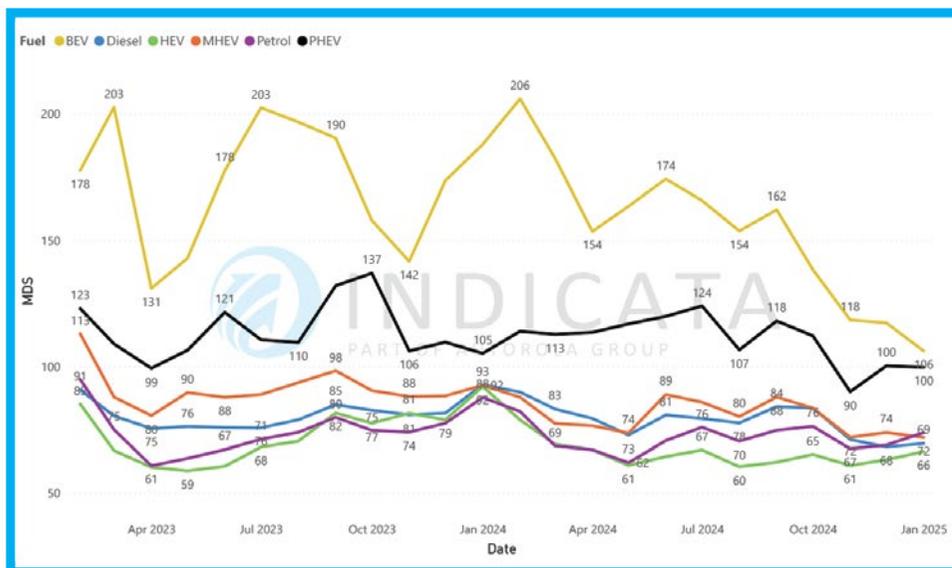
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - POLAND



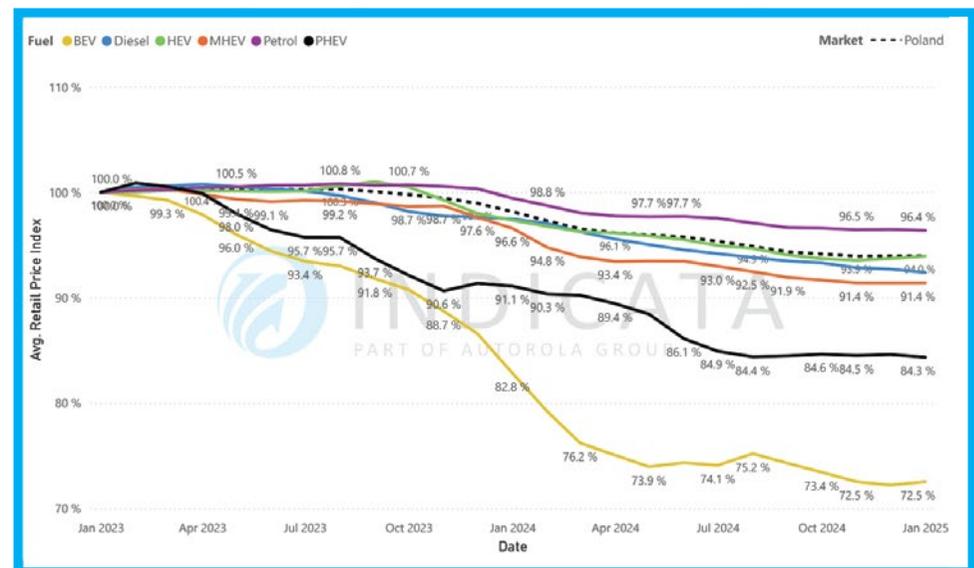
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - POLAND



MDS BY FUEL TYPE - POLAND



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



Adopção de BEVs supera a do vizinho espanhol

Portugal está a dar mais um passo significativo na electrificação do mercado de automóveis novos, com um mês de Dezembro forte e um aumento mensal de quase 30%. Em 2024, os veículos eléctricos a bateria (BEVs) alcançaram uma quota de mercado anual de quase 20%. Com uma quota de mercado de 14% e uma taxa de crescimento anual de 4,4%, os híbridos plug-in (PHEVs) podem não igualar a taxa de crescimento de 15% dos BEVs, mas mostram um desenvolvimento mais ambicioso, especialmente em comparação com Espanha.

Em Dezembro, os BEVs ultrapassaram os modelos a gasóleo em volume de anúncios de veículos usados muito recentes (menos de 2 anos), representando mais de 14% dos anúncios observados. As vendas nesta faixa etária mantiveram-se estáveis, com uma quota de mercado semelhante de quase 14%, aumentando a atractividade dos BEVs usados. No entanto, isso resultou numa descida significativa dos preços, que só estabilizaram no final do ano passado.

Os modelos da VW e da Audi foram mais afectados por estes ajustamentos de preços do que os esperados Teslas. Em Portugal, a lista

dos três modelos mais rápidos a vender inclui apenas híbridos: Toyota CH-R e Yaris, bem como o DS7, mais de 90% dos quais foram vendidos como híbridos plug-in usados. No final do ano passado, os híbridos completos destacaram-se positivamente em termos de atractividade. Em todas as faixas etárias, lideraram, apesar da estabilidade dos preços.

Com uma quota de mercado inferior a 2% da oferta, o número de unidades por modelo é insignificante. Os modelos a gasóleo desempenham um papel significativamente mais importante no comércio português de veículos usados. Embora a sua quota no volume de anúncios tenha vindo a diminuir continuamente, em Dezembro ainda representavam 44% em toda a Europa.

Os híbridos plug-in, com 10% de veículos usados muito novos, estão próximos da quota de veículos novos, mas têm mais dificuldade em encontrar clientes aos preços inicialmente estimados. Como frequentemente acontece, a sua atractividade é conseguida através de preços mais agressivos.

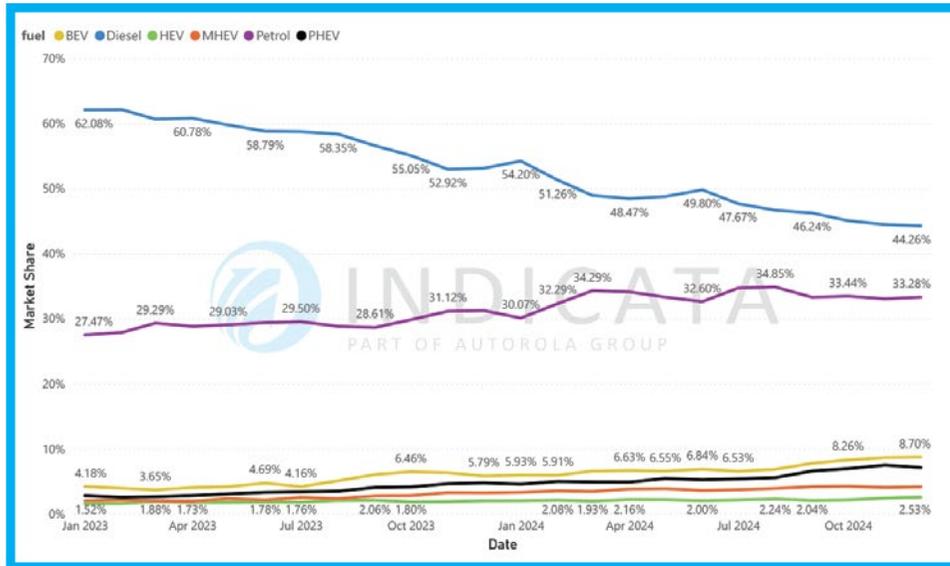
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	52.8
Peugeot	208	66.7
Renault	Clio	66.0

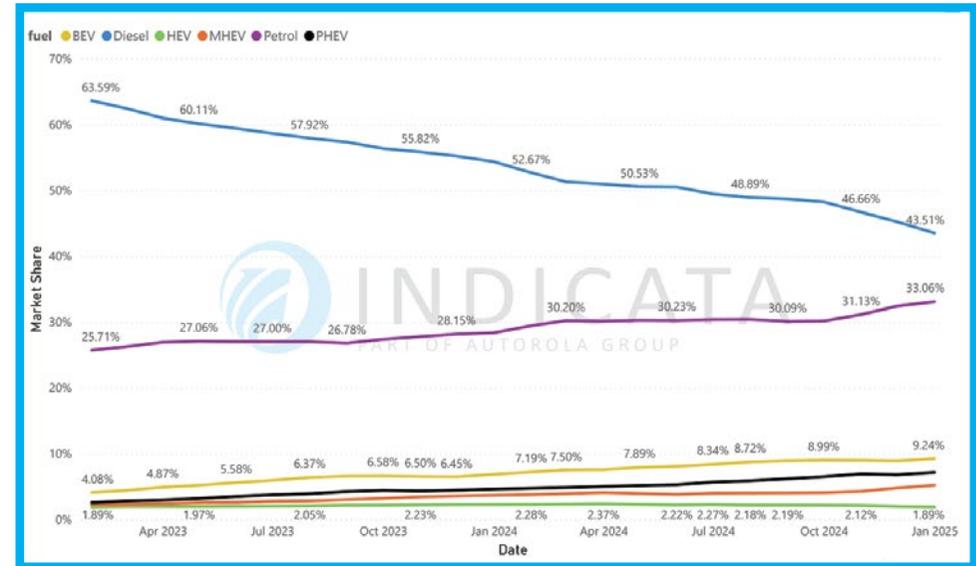
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
DS Automobiles	DS7/DS7 Crossback	11x	31.6
Toyota	CH-R	10x	35.5
Toyota	Yaris	10x	36.0

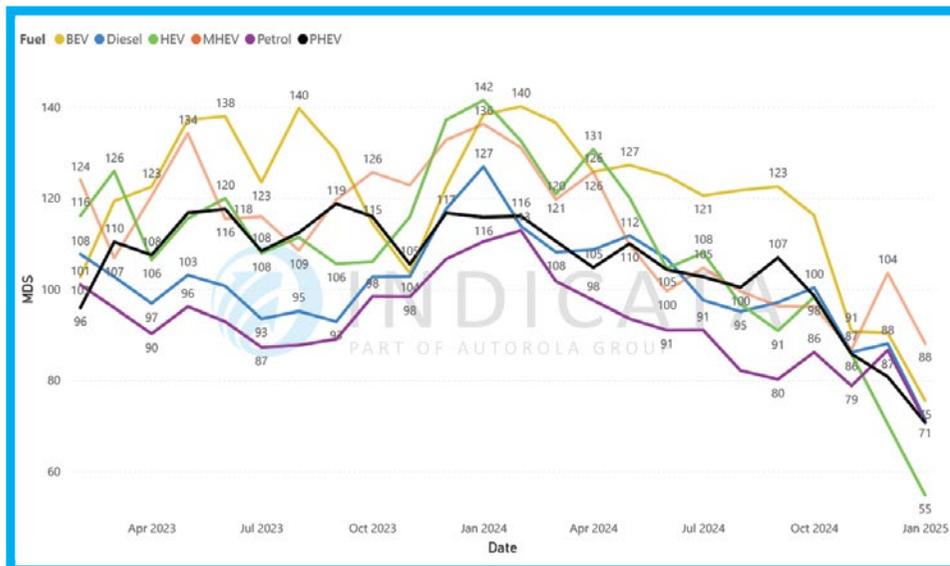
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - PORTUGAL



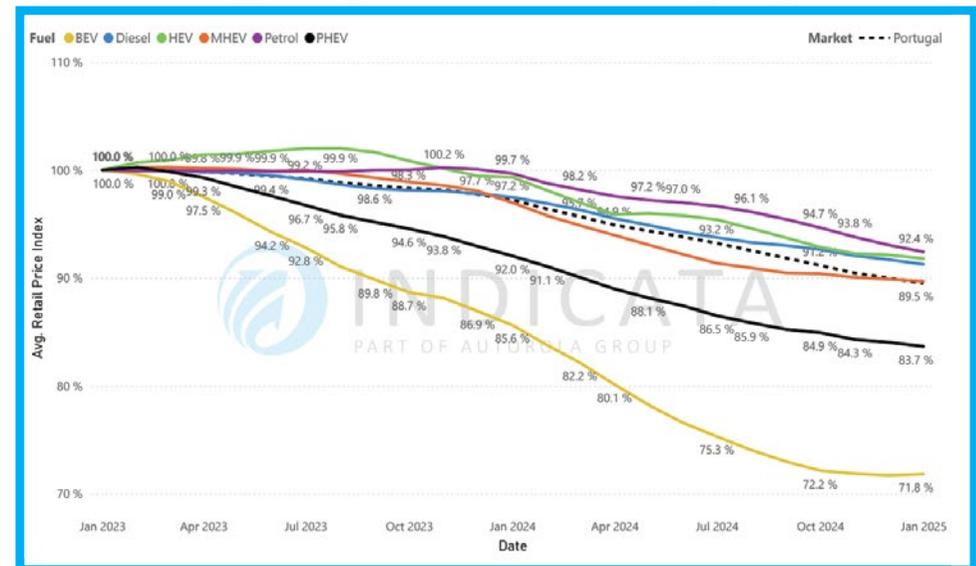
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - PORTUGAL



MDS BY FUEL TYPE - PORTUGAL



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



Os híbridos são preferidos

Em Dezembro de 2024, a Espanha ultrapassou novamente o limiar de 1 milhão de novos registos, com um mês de Dezembro quase 30% mais forte em termos de registos. Embora os veículos ligeiros de passageiros eléctricos a bateria (BEVs) tenham apresentado um crescimento ligeiramente acima da média, a quota de mercado global ainda é baixa, com 5,6% para os BEVs e 5,8% para os híbridos plug-in (PHEVs). Isso significa que o mercado de veículos ligeiros de passageiros continuará a focar-se na substituição de veículos com motor de combustão por híbridos suaves, complementados por híbridos completos, num futuro previsível.

Do lado da oferta, os híbridos suaves têm vindo a conquistar quota de mercado dos veículos com motor de combustão no grupo etário mais jovem, e os híbridos completos estão lentamente a alcançar as vendas unitárias de BEVs e PHEVs. A evolução positiva e a maior quota de mercado nas vendas de híbridos completos usados não só garantem a sua elevada e constante atractividade no mercado, como também uma estabilidade de preços acima da média, com uma tendência ascendente.

Três modelos Toyota voltam a ocupar os três primeiros lugares entre os

veículos usados com mais de 4 anos. Nos grupos de oferta com mais de 3 anos, os híbridos plug-in estão a desenvolver uma atractividade que se aproxima da dos veículos com motor de combustão. Em termos de preço, os PHEVs seguiram a tendência geral e, em média, perderam mais valor do que os veículos com motor de combustão e outros híbridos nos últimos dois anos, mas menos do que os BEVs usados.

O nosso índice de preços ainda não mostra sinais de estabilização, nem para os modelos plug-in nem para os eléctricos. No caso dos BEVs, os novos registos de 2023 saltaram de cerca de 30.000 para mais de 50.000 unidades e, com um novo aumento em 2024 para mais de 57.000 veículos ligeiros de passageiros, existe o potencial para uma tensão contínua nos preços e na atractividade durante algum tempo. Se houver pouca procura de BEVs usados, prevê-se uma recuperação dos preços dos veículos ligeiros de passageiros da ID, Tesla & Co. Também será interessante ver mais modelos MG ZS de 2023 a chegarem ao mercado de veículos usados. Este ano, o modelo de baixo preço entrou espontaneamente no top 5 dos novos registos em Espanha após o seu primeiro ano no mercado.

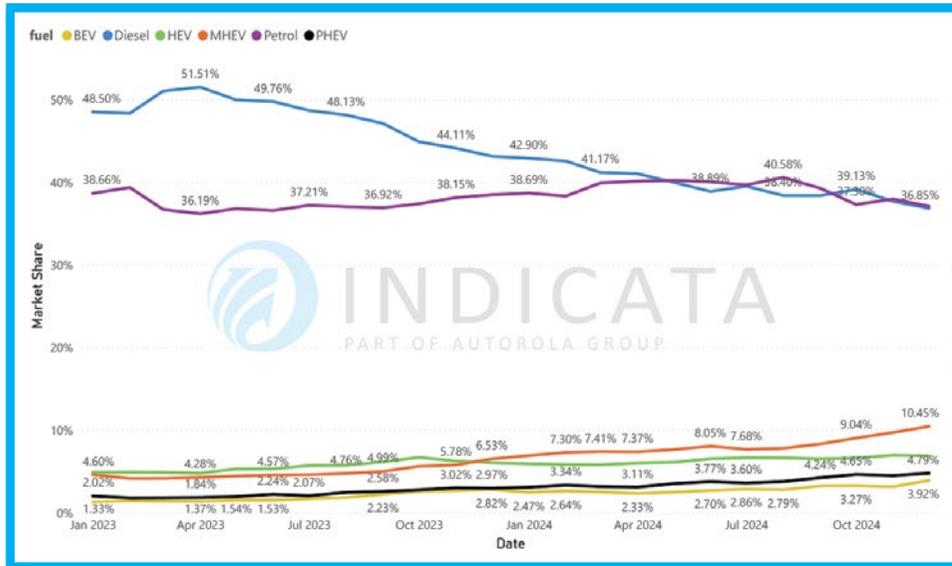
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Hyundai	Tucson	47.5
Nissan	Qashqai	81.6
Fiat	500	66.1

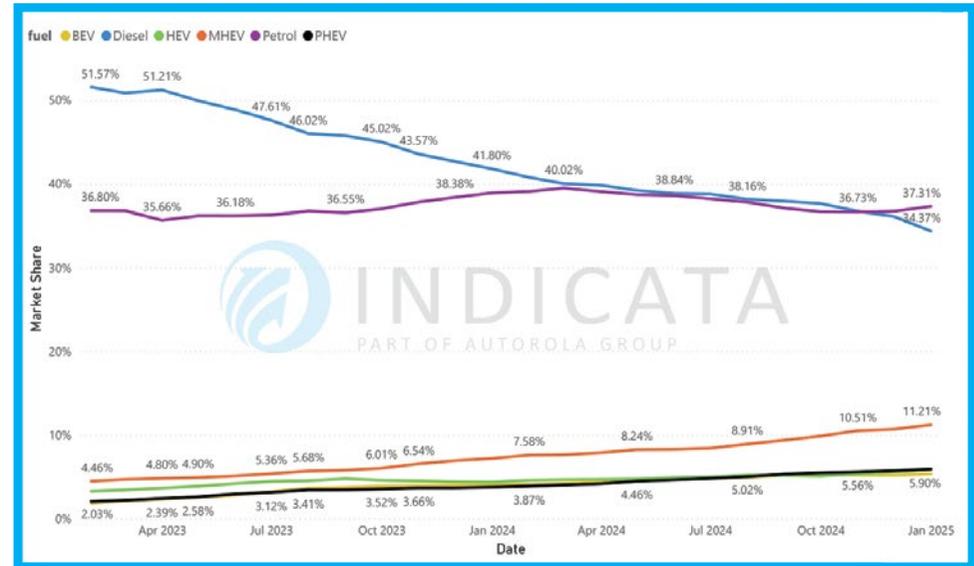
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	11x	32.5
Toyota	RAV 4	11x	33.0
Toyota	Corolla	9x	39.3

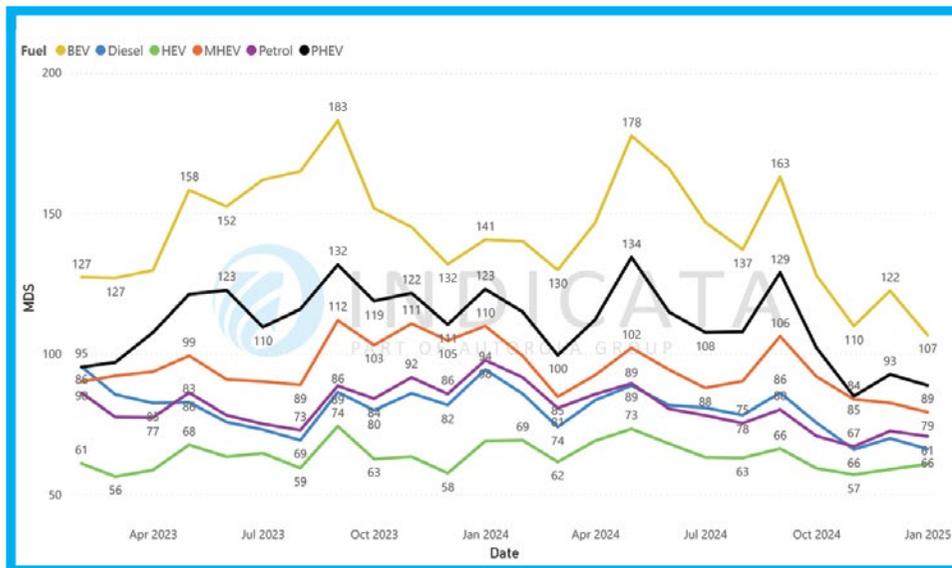
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SPAIN



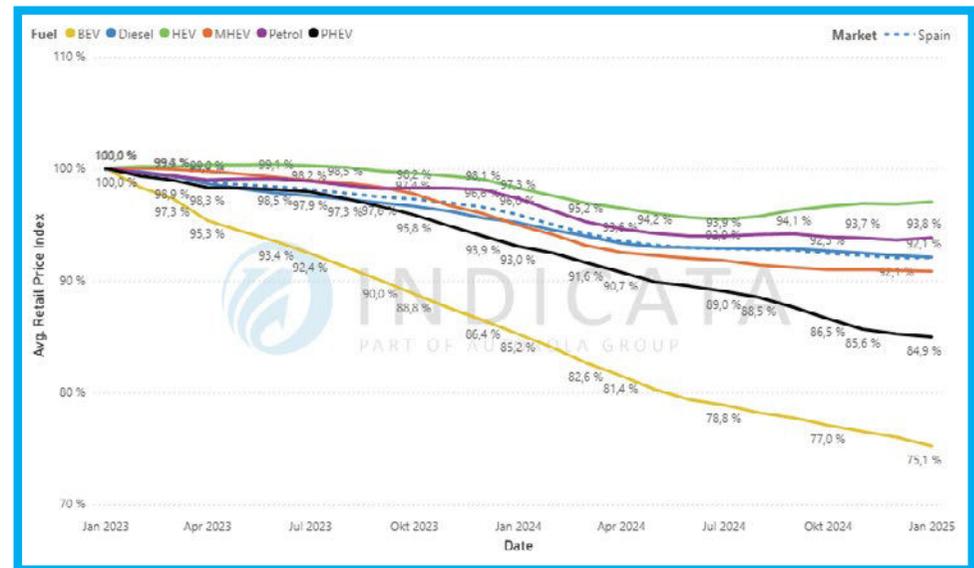
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SPAIN



MDS BY FUEL TYPE - SPAIN



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



Continuação da transformação para os BEVs

Embora o novo governo conservador da Suécia, que tomou posse no final de 2022, tenha eliminado os subsídios para novos veículos ligeiros de passageiros eléctricos, os suecos continuaram a avançar na electrificação mesmo sem esses incentivos. Em 2024, os veículos totalmente eléctricos voltaram a constituir a maior parte dos novos registos na Suécia, com uma quota de mercado de quase 35%. Além disso, os híbridos plug-in representaram mais de 24%, o que significa que quase 60% dos novos veículos ligeiros de passageiros em circulação são de baixas emissões, melhorando a pegada de CO2 dos fabricantes na UE.

No entanto, após um ano anterior forte, os BEVs sofreram um declínio acima da média de quase 16% no ano passado, enquanto os PHEVs conseguiram melhorar ligeiramente os seus números de novos registos em 3,4%. O sucesso contínuo dos veículos eléctricos nos últimos anos deixou naturalmente a sua marca no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados. No grupo etário dos veículos jovens (menos de 2 anos), os BEVs já representavam cerca de 30% em Dezembro, enquanto os híbridos plug-in representavam quase 23%. Entre os veículos de 3 a 4 anos, a quota do stock disparou de cerca de 10% no início do ano para

25% no final do ano passado. Embora as vendas também tenham registado uma boa recuperação, continuam a ficar um pouco atrás, com uma percentagem de cerca de 20% do total das vendas. A menor atractividade em comparação com outros tipos de combustível é provavelmente um sintoma das rápidas mudanças.

Está a surgir uma diferença ainda maior entre os vários tipos de motores no índice de preços, uma vez que os motores de combustão e os híbridos completos, em particular, reduziram os seus stocks rapidamente nos últimos dois anos. A procura remanescente dá aos retalhistas poder de fixação de preços devido à falta de disponibilidade adequada, que estão a utilizar para manter os preços estáveis e ligeiramente crescentes.

Dois modelos com motor de combustão, o Kodiaq e o Taigo, estão entre os três mais rápidos a vender. Entretanto, os vendedores de BEVs estão a seguir o mantra do excesso de oferta e a baixar continuamente os seus preços. O mercado sueco de veículos usados com mais de 4 anos de idade ainda parece bastante tradicional, com mais de 50% de veículos a diesel e 37% de veículos a gasolina.

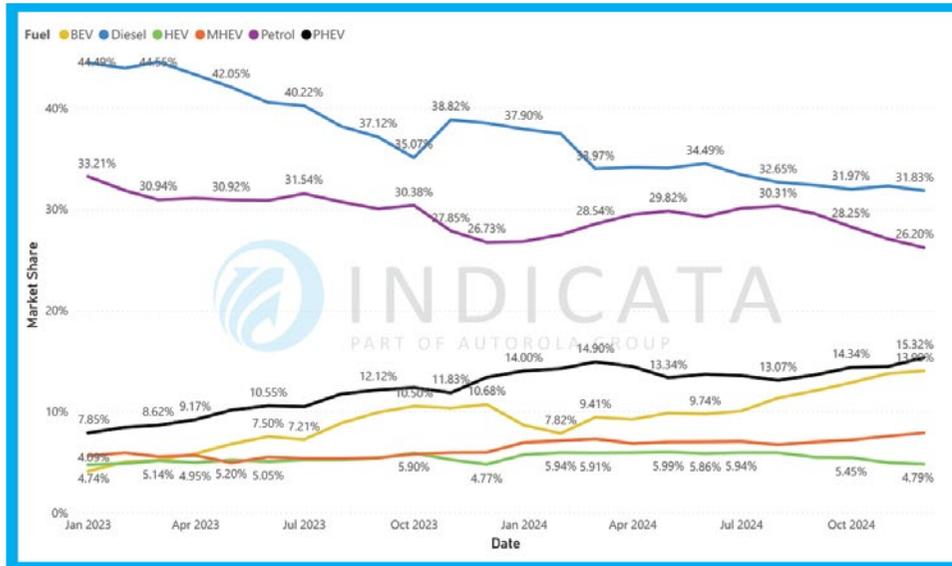
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	56.7
Volvo	XC60	60.1
Volvo	XC40	75.4

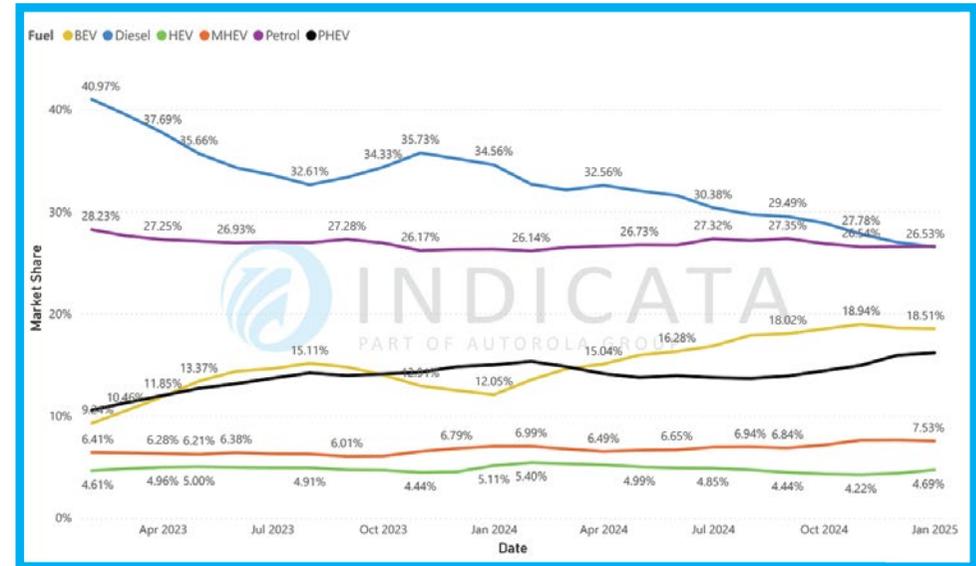
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Kodiaq	12x	29.1
Tesla	Model Y	11x	32.6
Volkswagen	Taigo	9x	39.5

SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SWEDEN



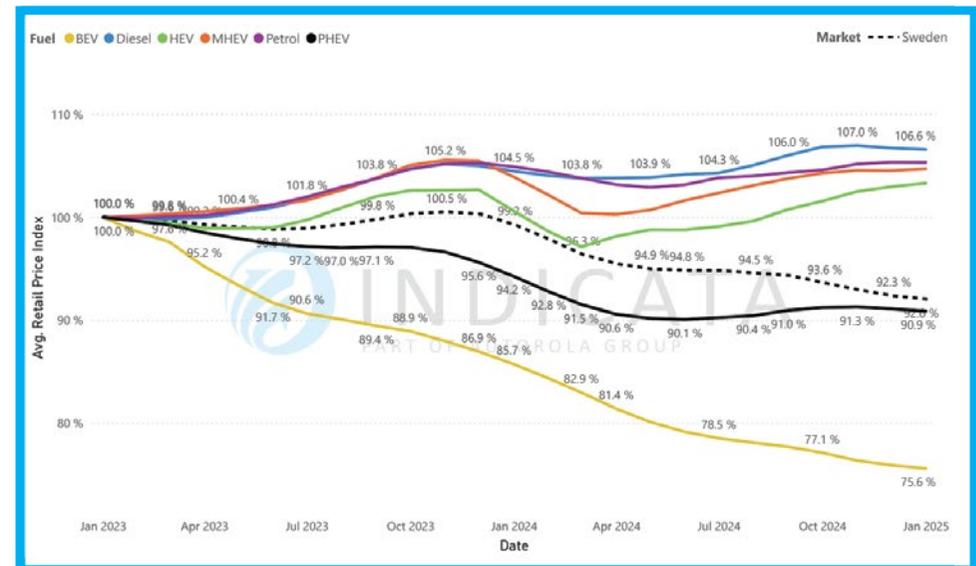
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SWEDEN



MDS BY FUEL TYPE - SWEDEN



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



Electrificação com um toque local

Apesar das dificuldades encontradas até agora na implantação de veículos eléctricos na Turquia, o ano de 2024 foi parcialmente bem-sucedido nesse aspecto. Foram registados mais 46% de veículos ligeiros de passageiros totalmente eléctricos do que no ano anterior, atingindo uma quota de mercado de 10,7%. O primeiro modelo do fabricante nacional de automóveis Togg desempenhou um papel importante neste contexto, com pouco mais de 30.000 unidades, conquistando uma notável quota de mercado de eléctricos de aproximadamente 29%. O mercado de veículos ligeiros de passageiros usados está a acompanhar lentamente estas mudanças com o regresso destes veículos ao processo de remarketing, e a quota de BEVs nos veículos muito novos (menos de 2 anos) já é de 8,2%.

A quota de vendas de 6,3%, embora atrasada, é aparentemente suficiente para melhorar a atractividade neste segmento etário. Embora o índice de preços dos modelos eléctricos a bateria seja bastante superior a 100, não é suficiente para compensar a perda real de valor, uma vez que as taxas de inflação ainda são elevadas. No entanto, desde Maio de 2024, a inflação tem vindo a diminuir gradualmente e situa-se actualmente em 44,3%. Em termos de preço, a evolução mais acentuada entre os tipos de combustível continua a ser a dos híbridos completos, mas mesmo no grupo dos

veículos usados muito novos, estes só representavam recentemente menos de 2% da oferta, com quotas de venda a um nível comparável.

O rácio oferta/procura parece estar correcto, dando aos HEVs valores de atractividade muito bons, ao nível dos veículos com motor de combustão que dominam o mercado. Os híbridos plug-in, ainda mais raros, registaram um aumento de preços em 2023, mas têm vindo a estagnar desde o ano passado, com a hiperinflação a corroer estes ajustamentos de preços. Também atingem valores MDS relativamente baixos, apesar do reduzido número de unidades.

Em contrapartida, os três modelos a vender mais rapidamente são de combustão, com valores impressionantes entre 21 e 23 e uma rotação de stock de 16-17. A evolução dos preços dos motores a diesel e a gasolina acompanha mais de perto a contínua desvalorização da moeda, mas não afecta a grande atractividade dos motores de combustão usados. Globalmente, o mercado turco de veículos usados está mais centrado nos veículos mais antigos, em parte importados. No final do ano passado, a quota de veículos com mais de 5 anos era ligeiramente superior a 60%, em comparação com uma média de 42% nos mercados europeus que monitorizamos.

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Tipo	34.9
Renault	Clio	30.1
Renault	Mégane	33.9

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

Make	Model	Stock turn	MDS
Kia	Picanto	17x	21.3
MG	HS / EHS	16x	22.6
Škoda	Kamiq	15x	23.4

O objectivo dos BEVs não foi atingido, mas continua a ser uma vitória

O mercado automóvel britânico é fortemente influenciado por vários factores. Além do desafio de vender quase exclusivamente veículos com volante à direita, foi introduzido o mandato ZEV a partir de Janeiro de 2024. Este mandato levou a um aumento acentuado dos registos de veículos eléctricos sem emissões locais (BEVs), especialmente no final do ano passado. Como esperado, Dezembro terminou em alta, com um aumento homólogo de 57%.

Globalmente, os novos registos de veículos ligeiros de passageiros eléctricos a bateria aumentaram 21,4% em relação a 2023. Como o regulamento também recompensa a redução das emissões da frota para outros tipos de combustível, os híbridos plug-in também tiveram sucesso, com um aumento de 18,3%, e os híbridos completos e suaves juntos cresceram 14,8%. A quota de mercado anual total dos modelos totalmente eléctricos foi de 19,6%, aquém do objectivo anual de 22% de BEVs, mas considera-se que foi cumprido devido à creditação de outras reduções de CO2.

No entanto, estes volumes crescentes ainda não chegaram ao mercado de veículos ligeiros de passageiros usados. Mesmo entre os veículos muito novos, em Dezembro, a quota de mercado dos BEVs era de apenas 12%. A quota de vendas foi ainda mais baixa, cerca de 10%, o que já está a causar um aumento mais forte do valor MDS, ou seja, um enfraquecimento da atractividade.

Em termos de preços, os BEVs britânicos estabilizaram num nível baixo apesar do final do ano e continuaram a mostrar sinais de recuperação em Dezembro. A paridade de preços, alcançada em muitos casos, está aparentemente a dar aos vendedores confiança suficiente para que não haja necessidade de oferecer preços mais baixos.

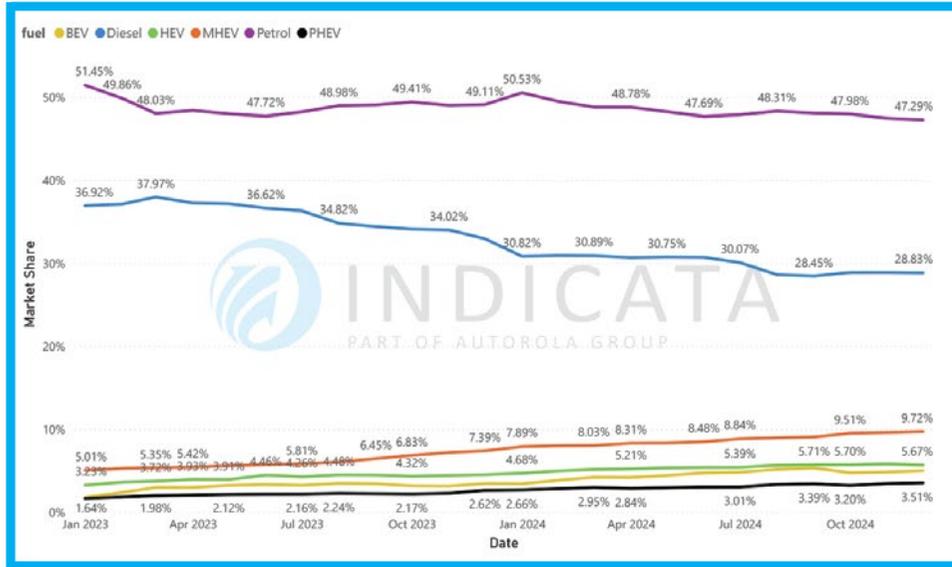
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	48.7
Volkswagen	Golf	45.9
Mercedes-Benz	A-Class	49.2

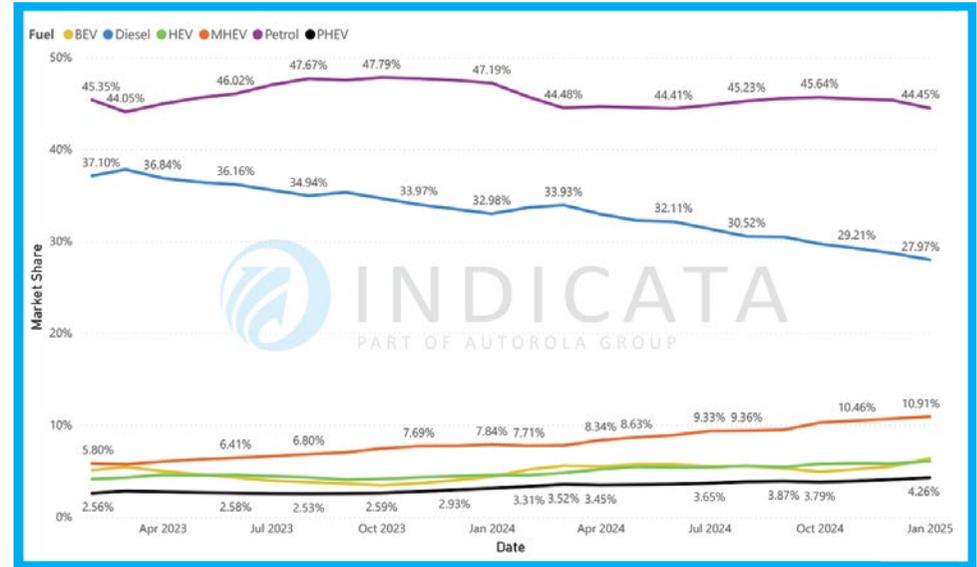
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Hyundai	IONIQ	9x	38.5
Mitsubishi	Outlander	9x	40.6
Tesla	Model 3	8x	42.4

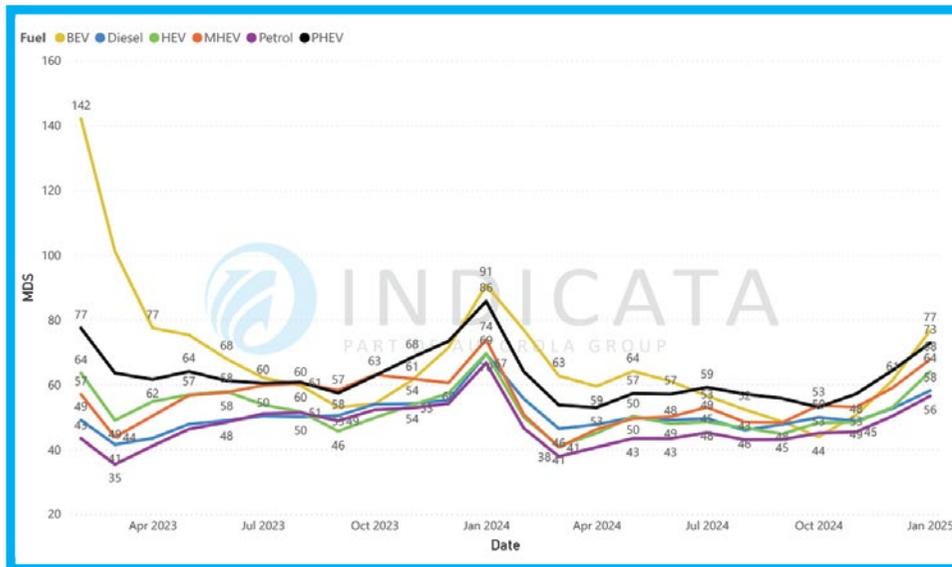
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - UK



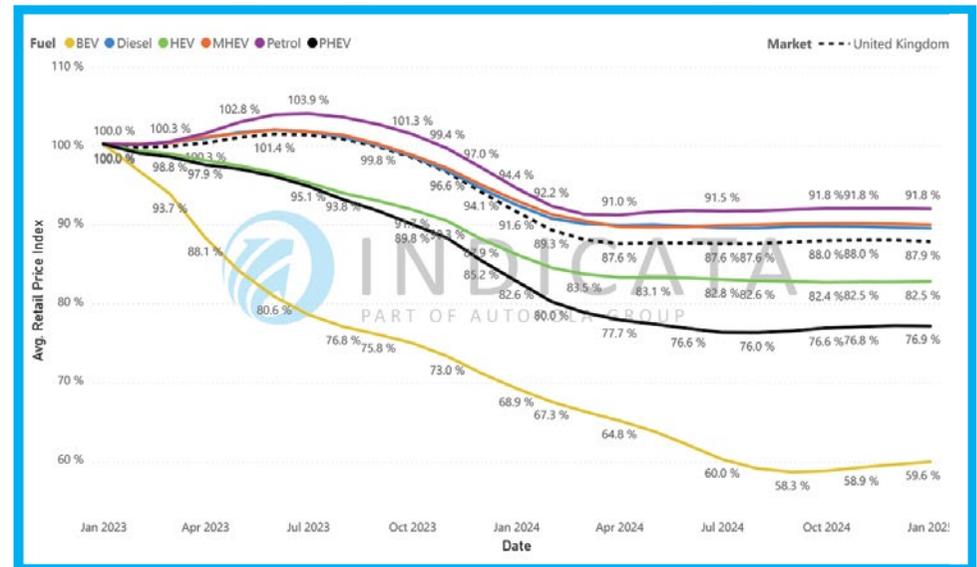
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - UK



MDS BY FUEL TYPE - UK



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



Contatos do país INDICATA

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

Dean Merritt – UK

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

Jean-Rémi Thomas – France

Sales Director
Email: jrt@autorola.fr

Juan Menor de Gaspar – Spain

INDICATA Business Consultant
Phone: +34 609 230 236
Email: jmd@autorola.es

Sandra Sequerra – Portugal

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

Davide Ghedini – Italy

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

Pietro Sportelli – Italy

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

Andreas Steinbach – Austria

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

Jonas Maik – Germany

Senior Key Account Manager
Mobile: +49 151-402 660 18
Email: jmk@indicata.de

Filip Dobbeleir – Belgium

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

Jan Jaap Koops – The Netherlands

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

Yngvar Paulsen – Sweden

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

Palle Elgaard

Head of INDICATA, Nordic
Mobile: +45 2927 0640
Email: pel@indicata.com

Krzysztof Stańczak – Poland

Indicata Business Development
Manager
Mobile: +48 505 029 381
Email: kst@indicata.pl

Aslı GÖKER - Turkey

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

Enquadramento

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

Este documento explorou:

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

Temos o prazer de apresentar a nossa mais recente iteração do "**Indicata Market Watch**".

O que é o INDICATA Market Watch?

O INDICATA Market Watch assume duas formas:

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

Como é que produzimos os nossos dados?

A INDICATA analisa diariamente 9 milhões de anúncios de veículos usados em toda a Europa, e o nosso sistema passa por extensos processos de limpeza de dados para garantir a integridade dos mesmos.

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

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



www.indicata.com