



# INDICATA Market Watch- COVID-19

**Edição 9 – Forte procura e menos restrição na oferta  
permite crescimento das vendas.**

Outubro 2020

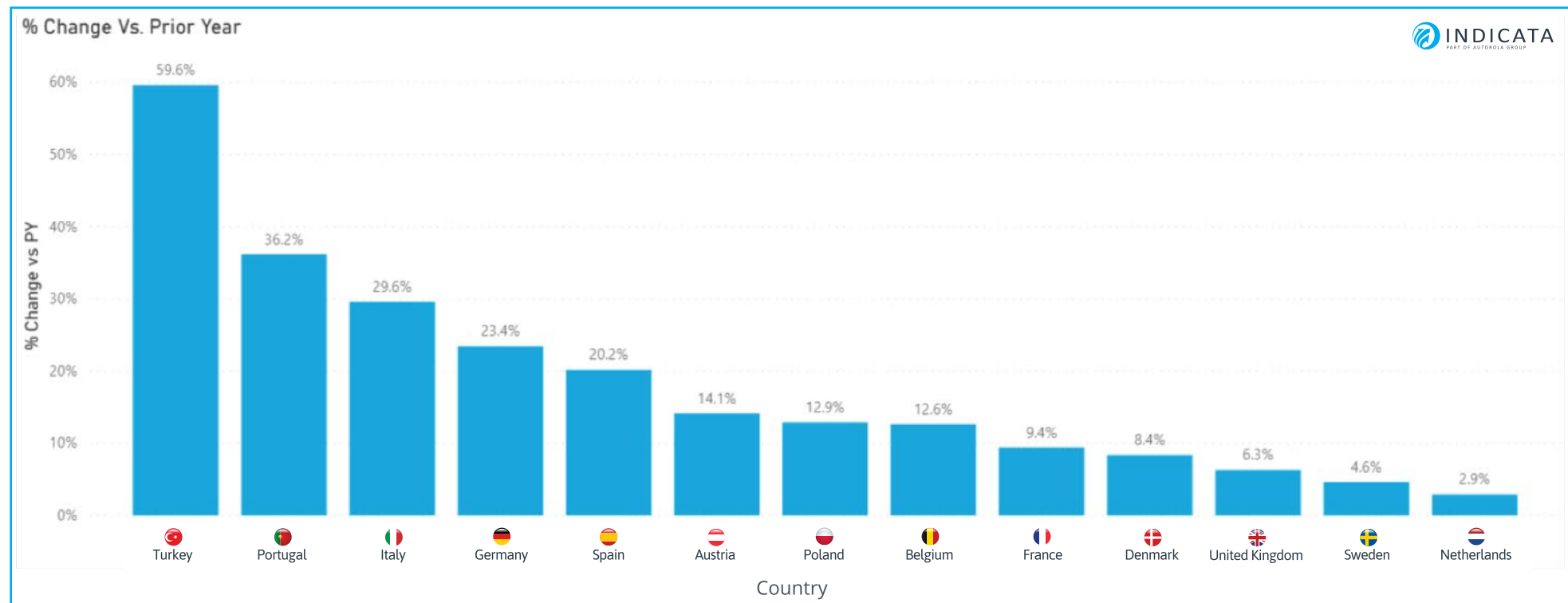
# Enquadramento

- A procura desenfreada suscitou o crescimento do mercado de usados europeu desde que os bloqueios foram levantados, contudo as taxas de crescimento parecem estar a abrandar. Com efeito, em Agosto, o mercado do Reino Unido encolheu 3,3%.
- No entanto, este abrandamento parece ter-se devido a restrições de oferta, ao invés de um abrandamento da procura, com os stocks dos retalhistas a caírem 15% entre Junho e Setembro.
- Em Setembro o mercado subiu 18% sugerindo que, se a procura desenfreada estivesse a terminar, estava a ser substituída pela procura subjacente.
- Do mesmo modo, a pressão constante sobre os stocks dos retalhistas diminuiu, e na verdade nos principais mercados os stocks subiram (Reino Unido 5%, França 6%) permitindo assim novos crescimentos de vendas.
- As vendas de motorizações amigas do ambiente (BEV e Híbrido) continuam a aumentar significativamente (Setembro em termos homólogos subiu 123% e 104%, respectivamente).
- No entanto, embora ligeiramente mais elevada, a rotação de stock de motorizações mais ambientais está muito abaixo da média do mercado (4,4x e 5,4x, respectivamente), sugerindo que o crescimento é impulsionado pelo excesso de oferta, tanto quanto a procura subjacente. Por conseguinte, os preços são menos firmes.
- Os volumes de sub-1 ano baixaram significativamente (7,0%), mas a sua rotação de stock aumentou (34%) sugerindo que os baixos volumes de vendas ainda são impulsionados pela falta de oferta com volumes limitados de viaturas de demonstração associados ao facto de os Fabricantes não forçarem o mercado com viaturas 0Km.
- Os preços globais mantêm-se firmes, quando se esperava uma pequena descida do nosso índice de preços, sugerindo que o mercado se mantém equilibrado e que a procura subjacente ainda excede quaisquer aumentos da oferta.
- Embora haja sinais de que os níveis da Covid estão a aumentar e é esperada uma segunda vaga, pelo menos em Setembro, a procura continua forte, a oferta continua equilibrada e os preços estão estáveis.



# Mercados Europeus

Procura forte, oferta equilibrada e preços estáveis!



Desde o fim dos bloqueios, o mercado europeu tem dado sinais significativos de aumento da procura e de crescimento ano após ano. Dito isto, a taxa de crescimento começou a abrandar (de 13,2% em Junho para 10,3% em Agosto).

Temos de avaliar se o abrandamento do crescimento é porque a procura desenfreada está finalmente satisfeita ou se é a escassez de oferta que está a atrasar o mercado?

Em Setembro, o mercado europeu de automóveis usados deu mais um passo em frente, com os volumes homólogos a crescerem

significativamente em 18,4%. A maioria dos principais mercados está a avançar. Mesmo o mercado do Reino Unido que tinha mostrado algum nível de redução (em Agosto baixou 3,3%) deu agora um salto em alta à medida que os constrangimentos de abastecimento diminuiriam.

Assim, para compreender melhor a relação da oferta e da procura, atualizámos a nossa análise do Observatório INDICATA para analisarmos não só os volumes, mas também a rotação de stock dos mercados.

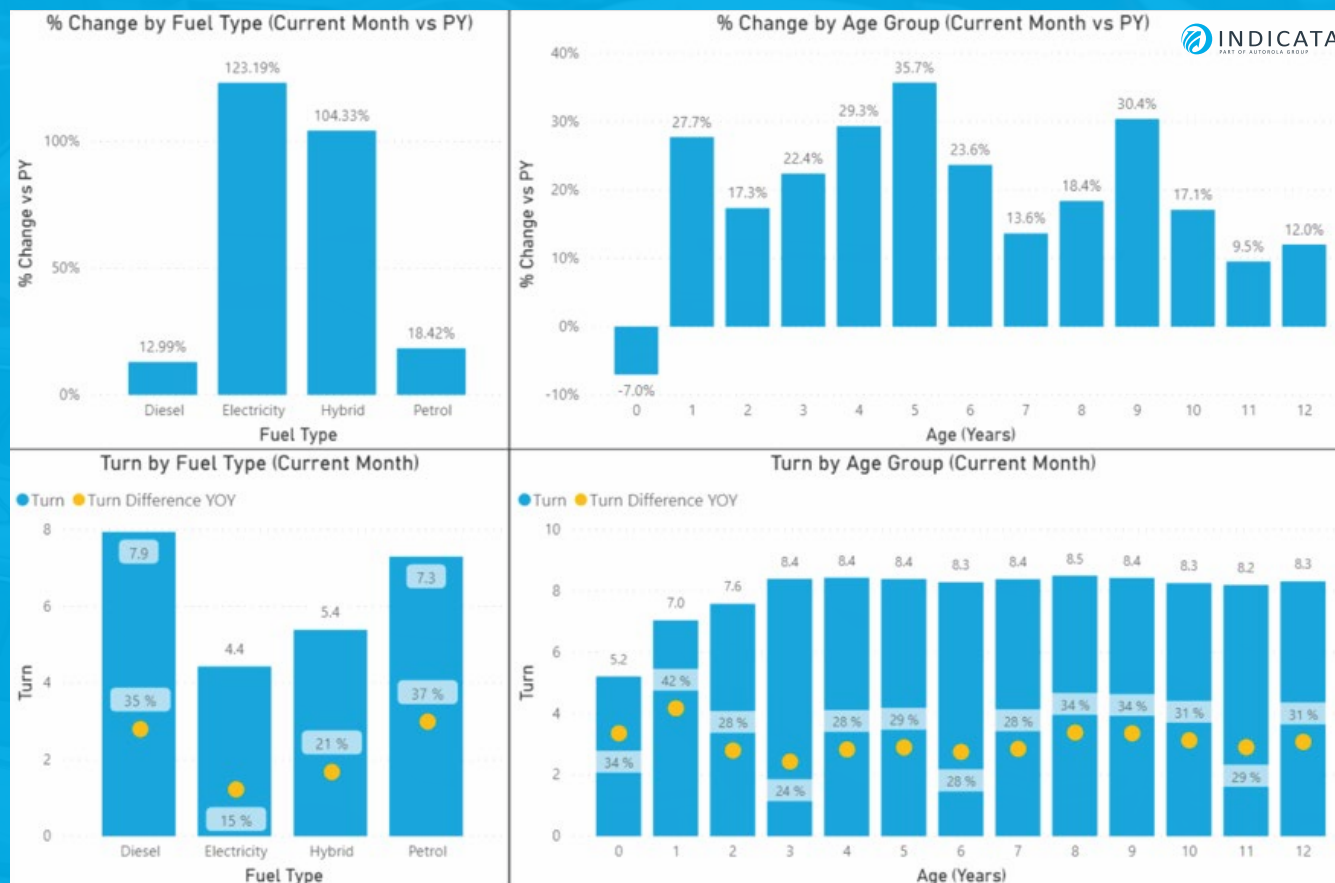
Se os volumes estão em baixa, mas a rotação de stock aumentou, então é um verdadeiro sinal de um mercado que está limitado pela oferta.

## Aqui podemos ver algumas tendências reais entre os tipos de combustível e as idades dos veículos.

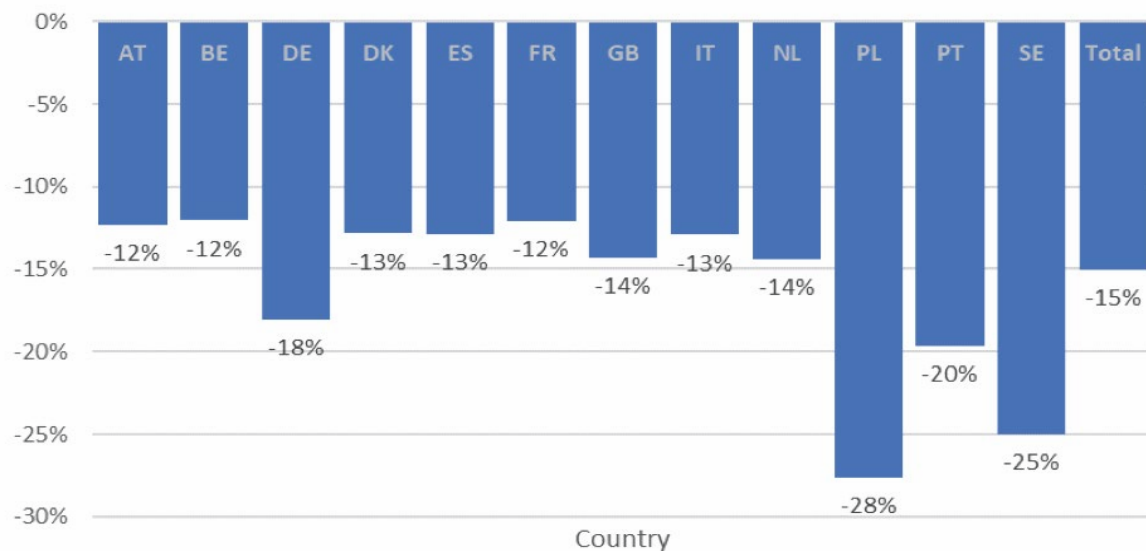
Anteriormente tínhamos reportado o forte crescimento das vendas nas motorizações ambientalmente mais amigáveis. Em Setembro, esta tendência mantém-se. No entanto, a sobreposição dos dados da rotação mostra que os BEV e os Híbridos têm um nível de stock muito mais desafogado do que os seus equivalentes a combustão (ICE), que estão, de facto, a ser travados devido à escassez de oferta. Os diesel escasseiam, com os stocks a rodarem 7,9 vezes, um aumento de 35% anos após ano. Os veículos a gasolina também estão sob pressão a 7,3x, aumentando 37% relativamente ao período homólogo.

Inversamente, embora ainda ligeiramente em cima, a rotação de stock dos BEV fica a 4,4x e a Híbrida a 5,4x. Foi este abastecimento desafogado que permitiu um crescimento tão forte das vendas. Com efeito, com rotações tão baixas, poder-se-ia argumentar que estes segmentos estão numa situação de excesso de oferta.

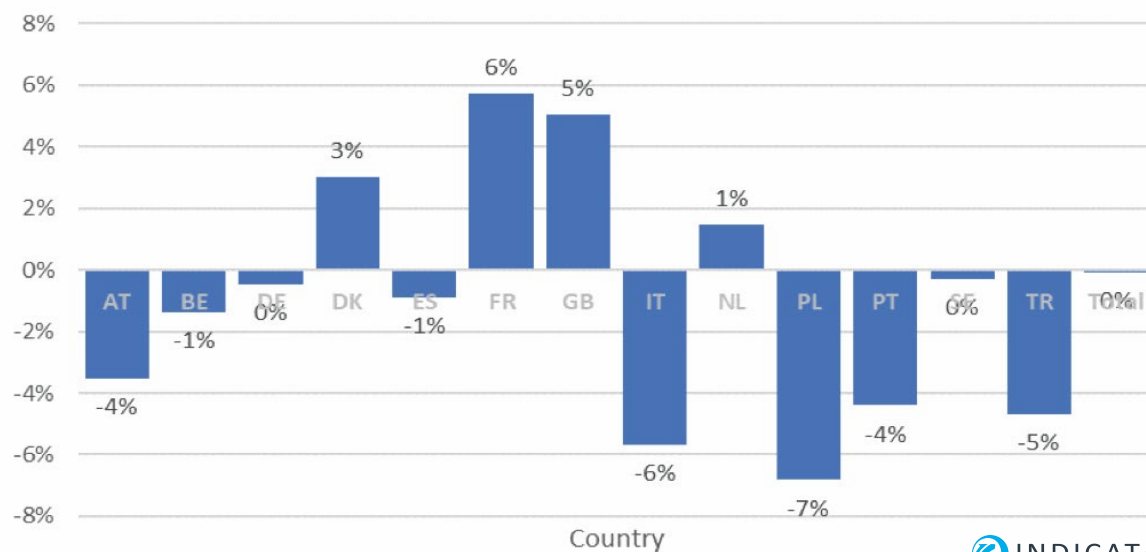
No entanto, o principal segmento de motorizações de combustão interna (ICE) apresenta claramente escassez e as vendas seriam ainda mais elevadas caso o stock estivesse disponível. Por conseguinte, assistimos a uma estabilidade muito maior dos preços nos segmentos gasolina e diesel do que vemos no segmento BEV.



## % Change in stock June to September



## % Change in dealer stock levels September to October



Os níveis de stock dos retalhistas até 1 de Setembro têm estado sob uma pressão significativa, menos 15% face a Junho.

Durante o mês de Setembro, os níveis totais mantiveram-se inalterados, no entanto, registaram-se algumas diferenças notáveis entre os países. França, Reino Unido, Holanda e Dinamarca registaram um aumento dos stocks dos retalhistas. Notavelmente em França e no Reino Unido este aumento foi combinado com um aumento significativo dos volumes de vendas à medida que a oferta diminuiu (Reino Unido 3,3% em Agosto e agora está 6,3% acima / França subiu apenas 1,5% em Agosto e agora em Setembro está 9,4% acima).

Mais uma vez, isto sugere que os mercados estavam profundamente limitados pelo lado da oferta.



# Áustria **A procura de mercado subjacente está de volta.**

Em Junho, a Áustria aumentou 35% em termos homólogos, diminuindo para 7,1% em Julho e apenas 1,7% em Agosto. Em Setembro, começou e subiu 14,1% em termos homólogos.

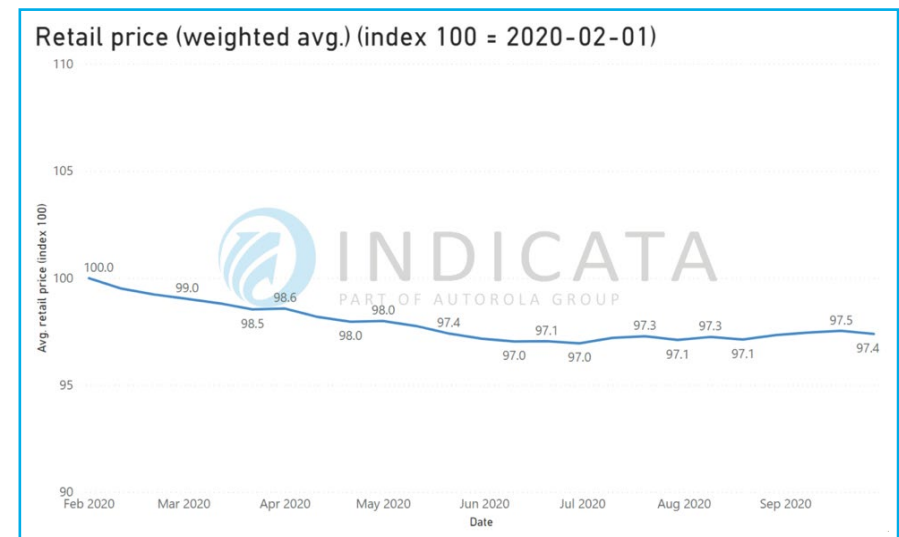
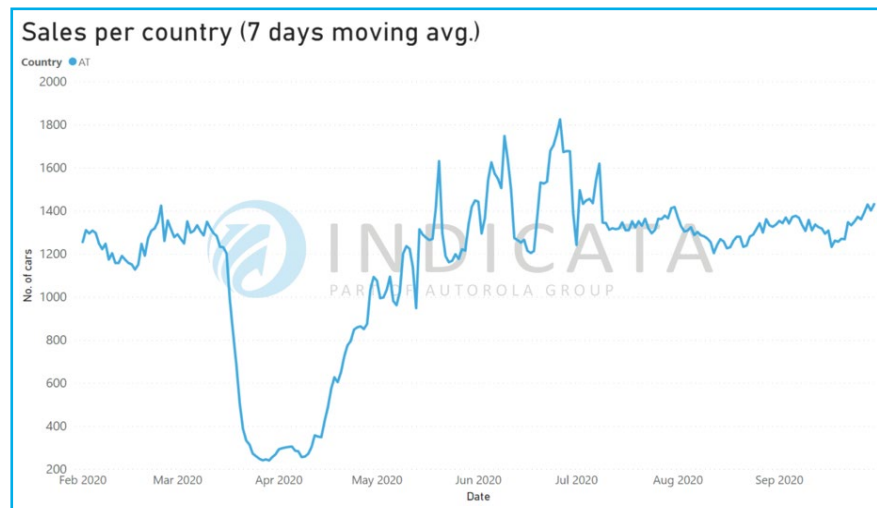
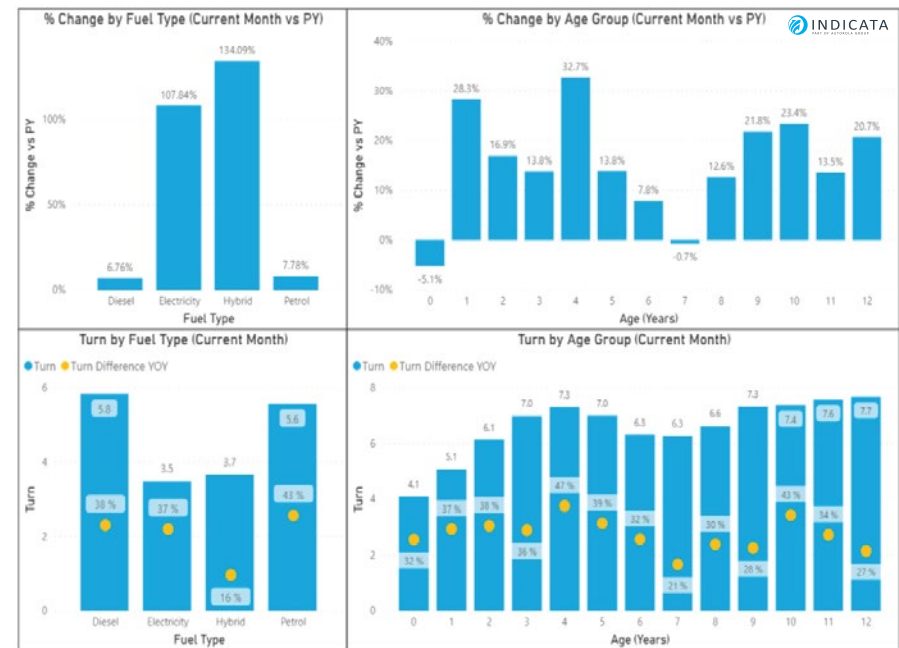
Globalmente, a Áustria apresenta uma tendência semelhante à da maioria dos países da UE onde as rotações de stock de viaturas gasolina e diesel são particularmente elevadas, ilustrando um mercado de motorizações de combustão interna (ICE) constrangido pela oferta. Em sentido inverso, as rotações de stock de BEV e de Híbridos são muito mais baixas, o que sugere que a oferta mais desafogada nestes segmentos permitiu um crescimento significativo do volume (107% e 134%, respectivamente).

A rotação de stock de veículos com menos de um ano é sempre naturalmente mais baixa do que as de outras faixas etárias, refletindo o efeito da publicação de viaturas de demonstração que não estão realmente à venda. Enquanto os volumes desceram (-5,1%) em veículos de <1 ano (refletindo a falta de atividade de veículos novos dos Fabricantes e a falta de impulso para as matrículas de 0Km por parte dos Concessionários), o aumento em 32% por sua vez sugere que este segmento está em escassez profunda.

A rotação de stock é particularmente elevada em viaturas de 4 ou mais anos o que reflete também a escassez de oferta nestas categorias etárias.

Os preços têm até à data seguido a descida natural do ciclo de vida (usamos uma amostra constante de veículos). No entanto, em Setembro, a descida esperada dos preços abrandou em resultado do aumento da procura.

**Contact:** Andreas Steinbach | ash@autorola.at





Em Julho, a Bélgica aumentou 19% em termos homólogos, diminuindo para 10,6% em Agosto. Em Setembro, os níveis de procura estavam estáveis (em 12,6% de crescimento).

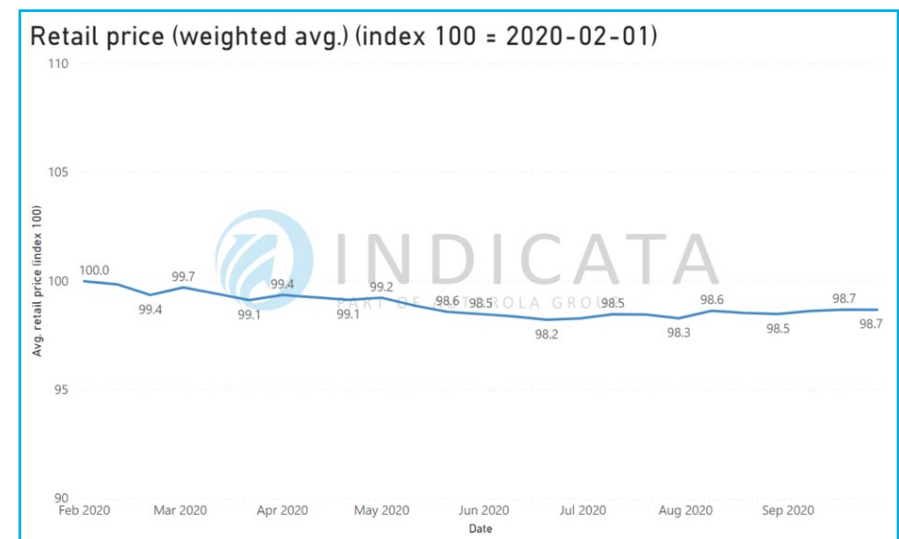
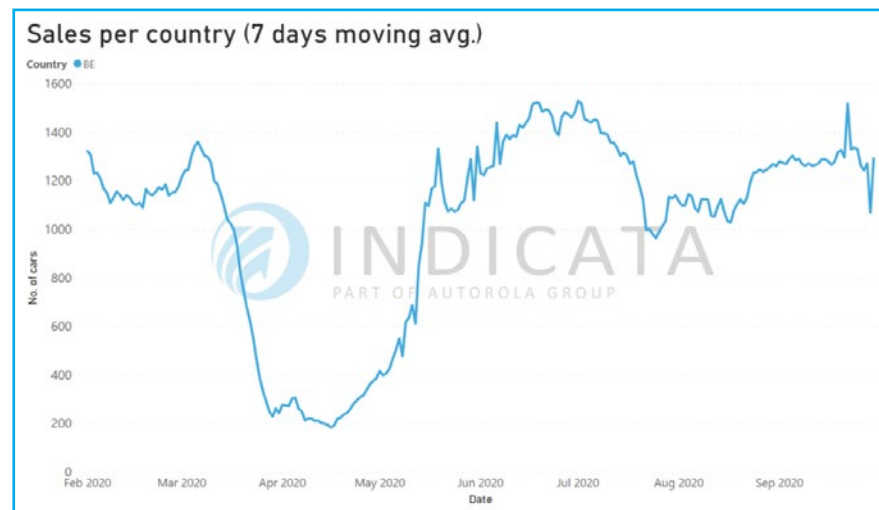
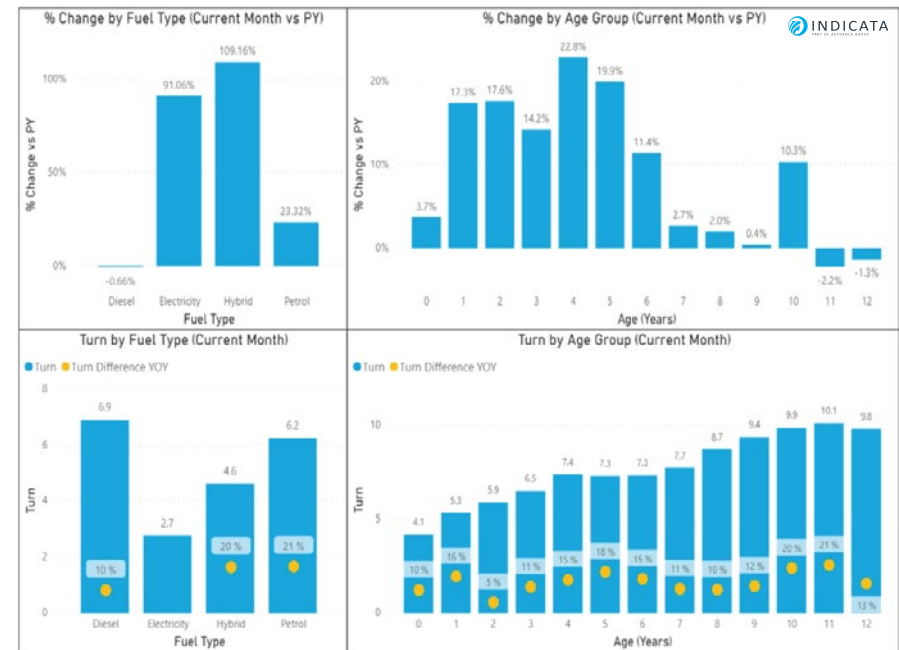
Globalmente, a Bélgica apresenta uma tendência semelhante à da maioria dos países da UE onde as rotações de stock de gasolina e diesel são particularmente elevadas, ilustrando um mercado de ICE (motorizações de combustão interna) constrangido pela oferta. Inversamente, a rotação de stock dos BEV e dos Híbridos é muito mais baixa, o que sugere que a oferta mais desafogada nestas motorizações tem permitido um crescimento significativo do volume de vendas (91% e 109%, respectivamente).

Os stocks globais estão a subir 15% e mostram um mercado menos limitado pela escassez de oferta. Naturalmente, a Bélgica é um exportador de automóveis usados, pelo que a escassez de oferta é controlada por reduções nas exportações.

A rotação de stock é particularmente elevada nos produtos mais antigos, refletindo também a escassez de oferta nestas categorias etárias, e estes são também o categorizador da idade com o menor crescimento em termos homólogos.

Os preços têm, até à data, seguido a descida natural do ciclo de vida (usamos uma amostra constante de veículos). No entanto, em Setembro, a descida esperada dos preços abrandou em consequência da crescente escassez de oferta.

**Contact:** Jurgen Claus | [jl@autorola.be](mailto:jl@autorola.be)





# Dinamarca Mercado em desaceleração e a escoar stock.

Em Junho, a Dinamarca aumentou 31% em termos homólogos, tendo caído para 21% em Julho e 9,6% em Agosto. Em Setembro recuou ainda mais e está agora 8,4% acima em termos homólogos.

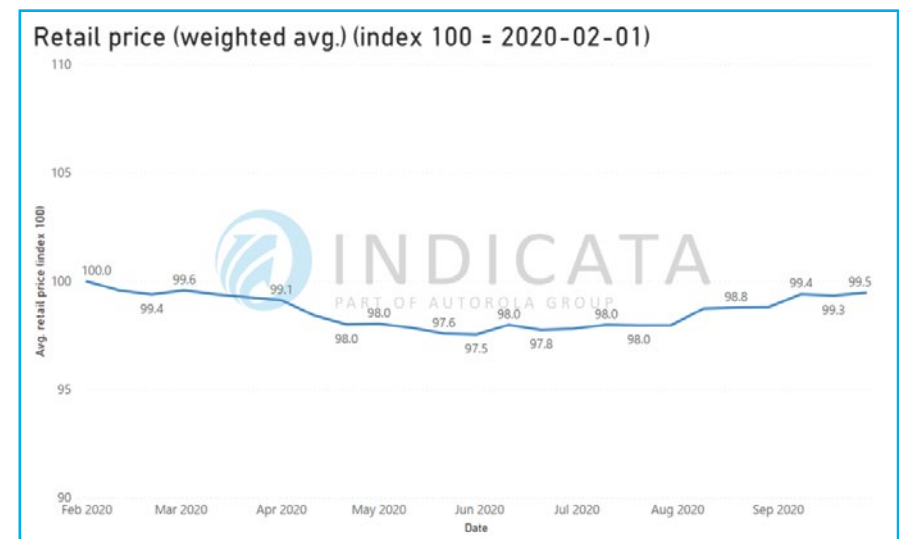
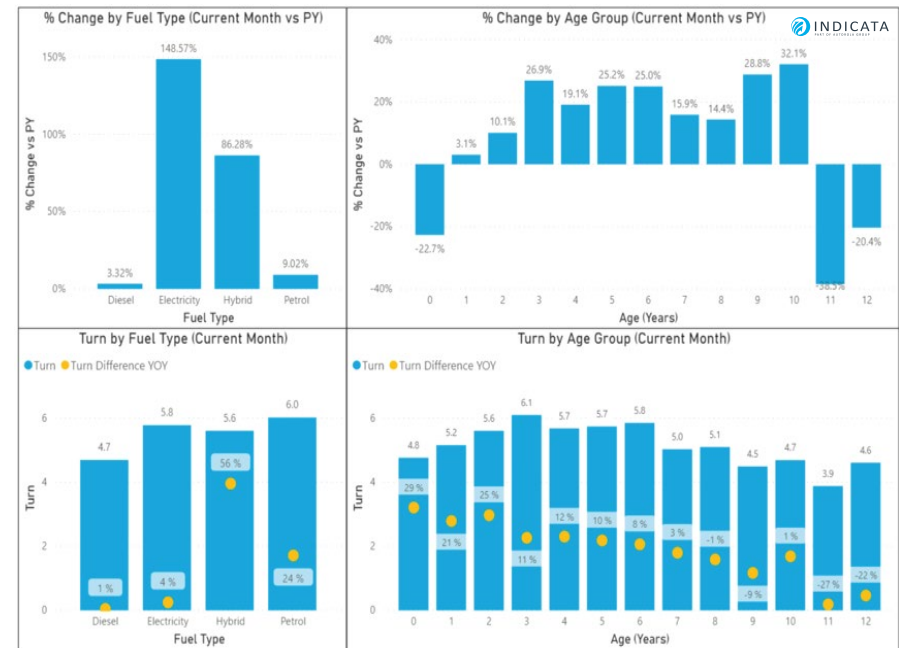
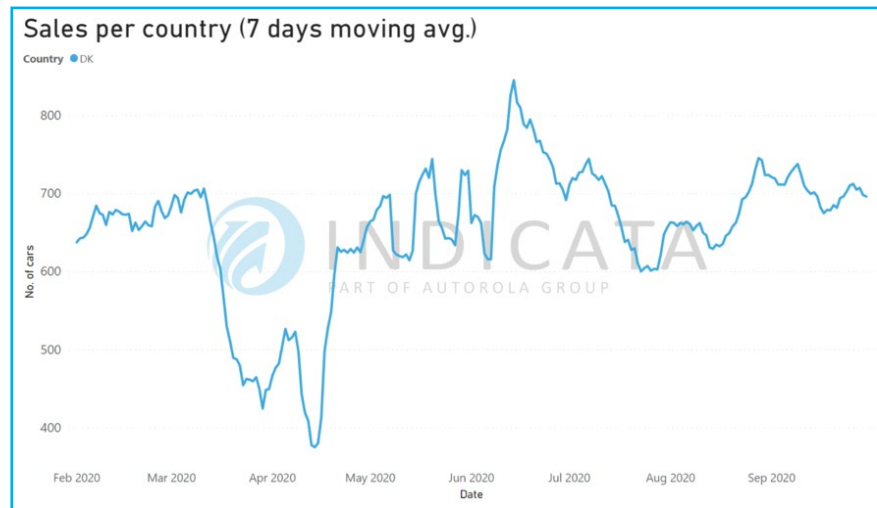
À semelhança de outros países europeus, há um crescimento significativo nas vendas das motorizações ambientalmente mais amigáveis (em Setembro os BEV subiram 148% e os Híbridos subiram 86% em termos homólogos). No entanto, noutros países, existe um fornecimento desafogado destes veículos em relação às motorizações puras de combustão interna (ICE), como consequência da baixa rotação de stock das motorizações mais ambientais. Na Dinamarca, o mercado é muito diferente, com a rotação de stock de BEV e de Híbridos quase ao mesmo nível dos seus equivalentes a gasolina e a excederem a rotação de stock dos diesel. Assim, aqui, a procura ambiental está a exceder a oferta.

A rotação de stock de veículos com menos de um ano é sempre naturalmente mais baixa do que as de outras faixas etárias, refletindo o efeito da publicação de viaturas de demonstração que não estão realmente à venda. Os volumes subiram (18%) nos automóveis com <1 ano (refletindo a falta de atividade de veículos novos dos Fabricantes e a falta de impulso para as matrículas de 0Km por parte dos Concessionários) e o aumento da rotação de stock de 64% sugere que este segmento está em escassez extremamente profunda.

A rotação de stock é particularmente elevada nas faixas etárias dos 2 aos 6 anos, refletindo a escassez de oferta nestas categorias etárias. Inversamente observamos vulnerabilidade em veículos mais antigos com quedas de volume nos segmentos dos 11 e 12 anos e ainda menor (e a reduzir) rotação de stock para veículos com mais de 9 anos.

Os preços são estáveis até agora, mas a taxa de crescimento desacelerada, aliada ao aumento em 3% dos níveis de stock dos retalhistas, sugere que pode vir a existir alguma pressão sobre os preços, assim como um excesso de oferta num mercado em desaceleração.

**Contact:** Thomas Groth Andersen | [tga@bilpriser.dk](mailto:tga@bilpriser.dk)



Em Agosto, França subiu apenas 1,8% em termos homólogos. Em Setembro aumentou 8,4% relativamente ao período homólogo, à medida que a oferta se torna mais desafogada.

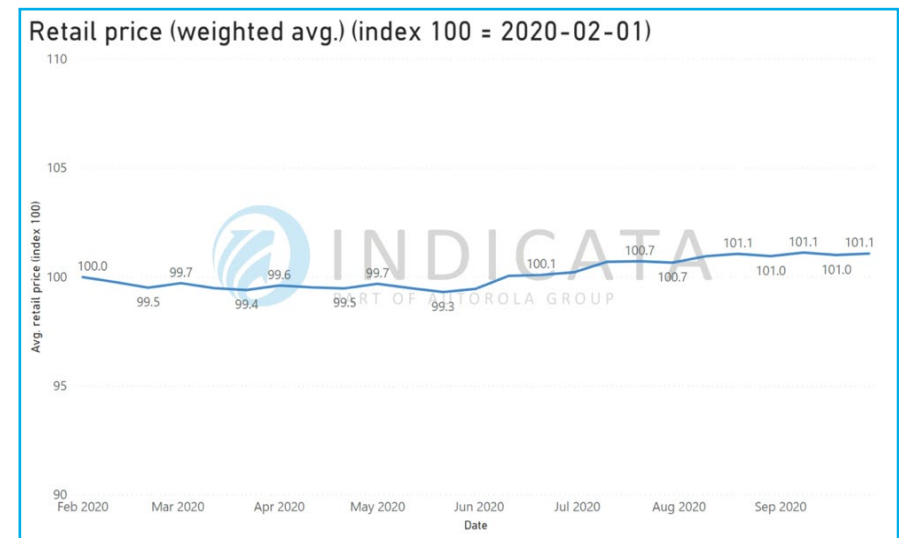
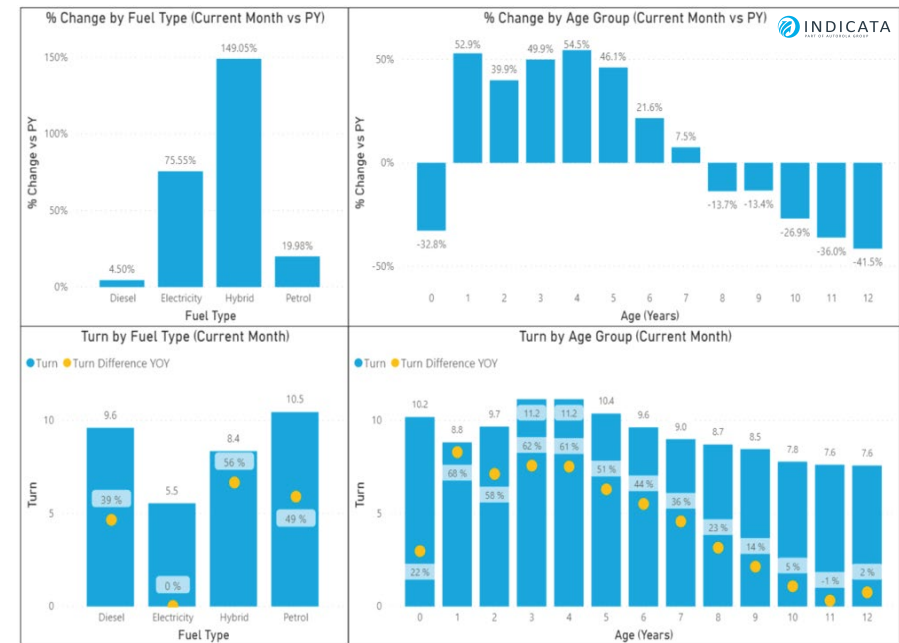
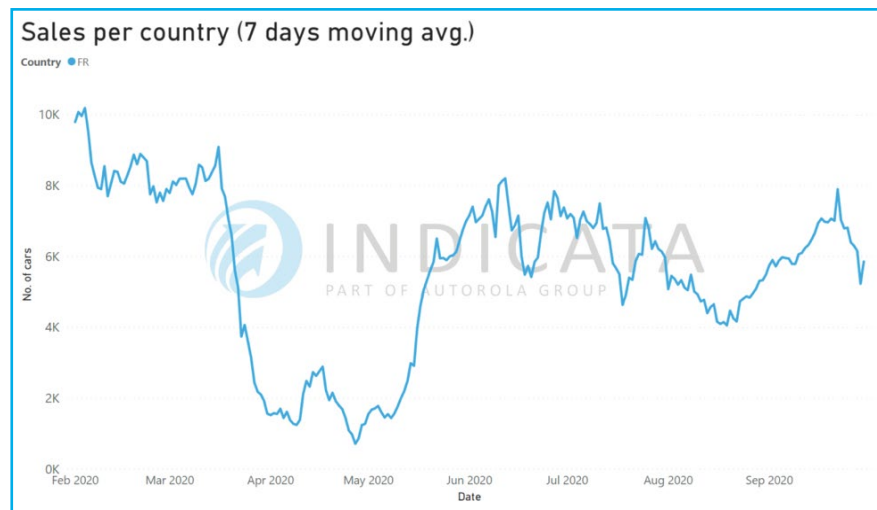
Globalmente, França apresenta uma tendência semelhante à da maioria dos países da UE onde as rotações de stock de gasolina e diesel são particularmente elevadas, ilustrando um mercado de ICE (motorizações de combustão interna) constrangido pela oferta. Em sentido inverso, a rotação de stock dos BEV é muito mais baixa, o que sugere que a maior liberdade de oferta nestes permitiu um crescimento significativo do volume de venda (75%). O mercado híbrido parece mais equilibrado aqui do que noutros países da UE, com a rotação de stock 56% acima e volumes a crescerem 149%.

A rotação de stock de veículos com menos de um ano é sempre naturalmente mais baixa do que as de outras faixas etárias, refletindo o efeito da publicação de viaturas de demonstração que não estão realmente à venda. Os volumes desceram (32,8%) nos automóveis com <1 ano (refletindo a falta de atividade de veículos novos dos Fabricantes e a falta de impulso para as matrículas de 0Km por parte dos Concessionários) e a rotação de stock de 10,2x sugere que este segmento está em extrema escassez de oferta.

A rotação de stock é particularmente fraca no segmento dos 8 ou mais anos, sugerindo que a mudança percebida dos consumidores que procuram uma alternativa barata aos transportes públicos não está a acontecer tanto em França.

Até à data, os preços não acompanharam a descida natural do ciclo de vida (usamos uma amostra constante de veículos). O preço do mercado impulsionado pela escassez de stock derivou em rotações de stock mais elevadas. Embora os aumentos de volume sejam inferiores aos de outros países europeus, parece que a escassez de oferta tem travado o mercado.

**Contact:** Pierre-Emmanuel BEAU | [peb@autorola.fr](mailto:peb@autorola.fr)





# Alemanha

## Oferta mais desafogada suporta crescimento do volume BEV, mas mercado total limitado pelo lado da oferta.

Em Julho, a Alemanha cresceu 6,4% relativamente ao período homologado, aumentando para 14,1% em Agosto. Em Setembro, disparou e subiu 23,4% em termos homologados.

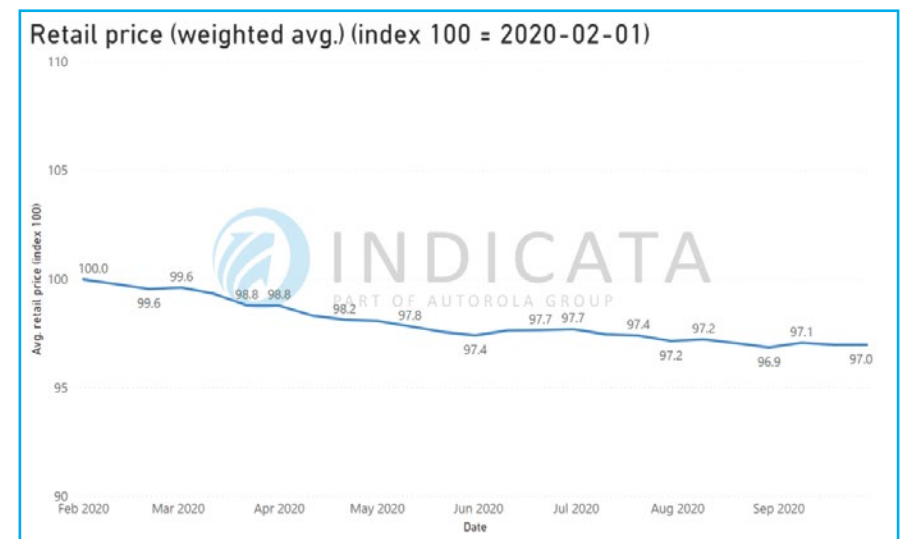
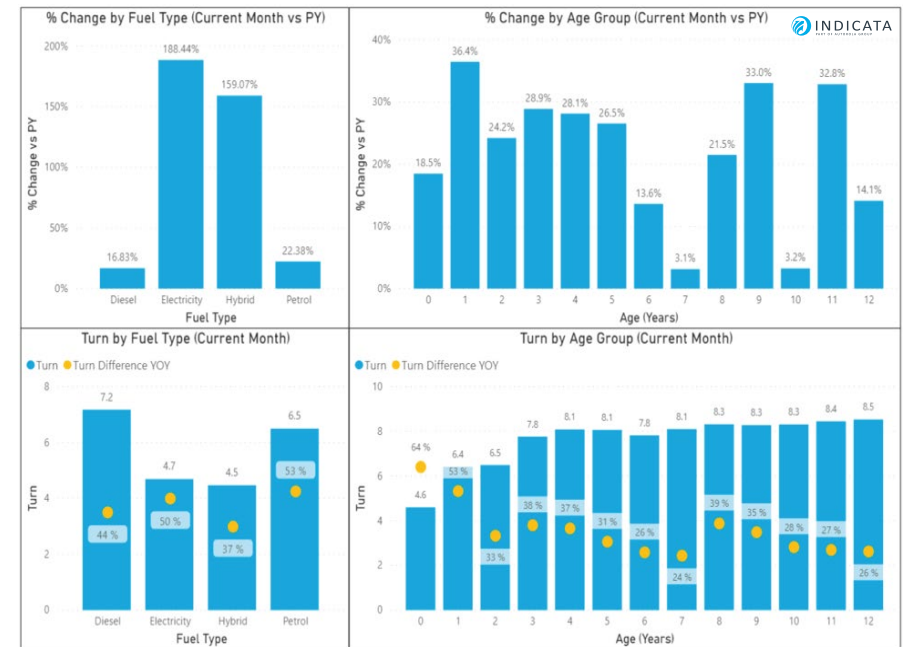
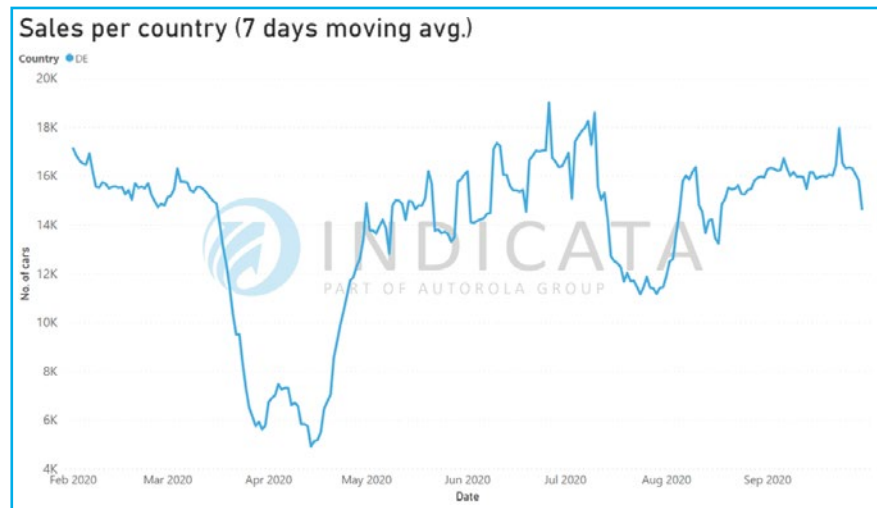
Globalmente, a Alemanha apresenta uma tendência semelhante à da maioria dos países da UE onde as rotações de stock de gasolina e diesel são particularmente elevadas, ilustrando um mercado de ICE (motorizações de combustão interna) estrangulado pela oferta. Em sentido inverso, a rotação de stock dos BEV e dos Híbridos é muito mais baixa, o que sugere que a maior liberdade de oferta nestes permitiu um crescimento significativo do volume de vendas (188% e 159,07%, respectivamente). Dito isto, a rotação de stock está significativamente mais elevada em todos os tipos de combustível.

A rotação de stock de veículos com menos de um ano é sempre naturalmente mais baixa do que as de outras faixas etárias, refletindo o efeito da publicação de viaturas de demonstração que não estão realmente à venda. Os volumes subiram (18%) nos automóveis com <1 ano (refletindo a falta de atividade de veículos novos dos Fabricantes e a falta de impulso para as matrículas de 0Km por parte dos Concessionários) e o aumento da rotação de stock de 64% sugere que este segmento está em escassez extremamente profunda.

A rotação de stock é particularmente elevada em viaturas de 4 ou mais anos o que reflete também a escassez de oferta nestas categorias etárias, uma vez que os consumidores procuram uma alternativa barata aos transportes públicos.

Os preços têm, até à data, seguido a descida natural do ciclo de vida (usamos uma amostra constante de veículos). No entanto, em Setembro, a descida esperada dos preços abrandou em resultado do aumento da procura.

**Contact:** Jonas Maik | [jmk@indicata.de](mailto:jmk@indicata.de)



Em Agosto, os volumes dos retalhistas italianos aumentaram 33% em termos homólogos. Em Setembro esta tendência manteve-se com um crescimento de 29,6%.

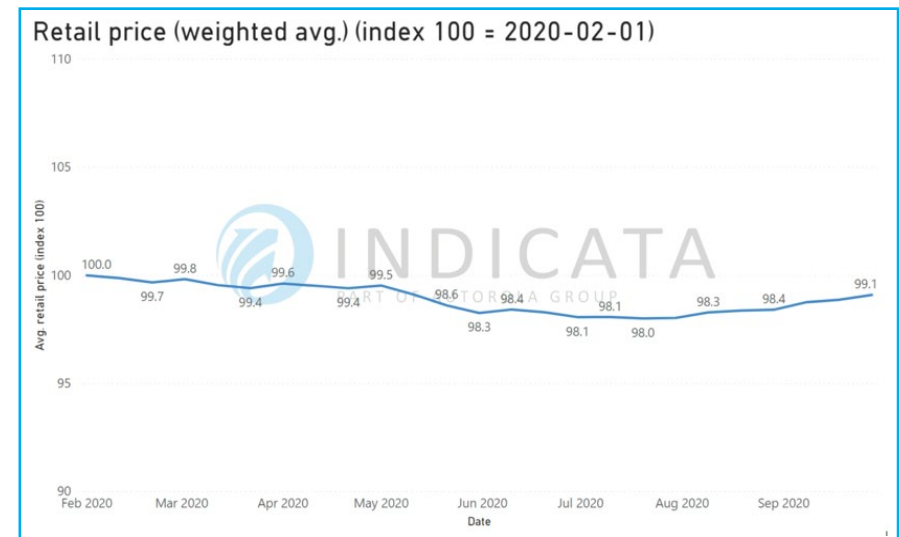
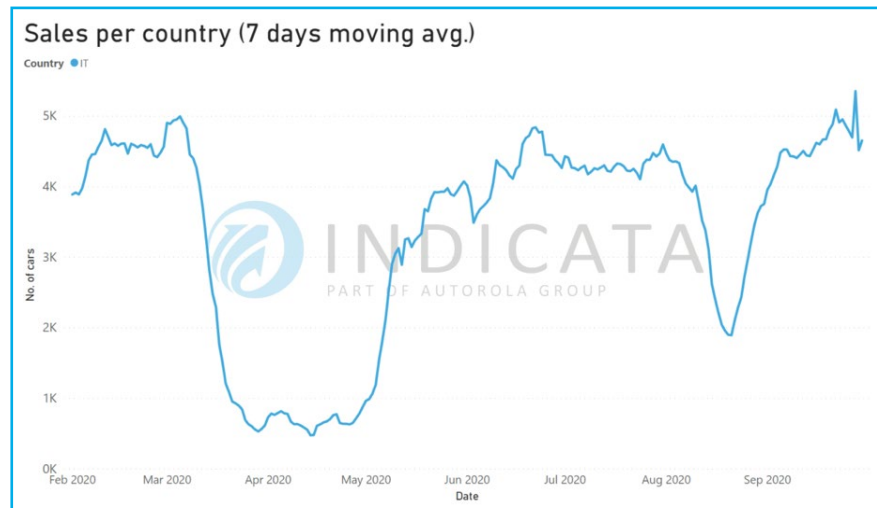
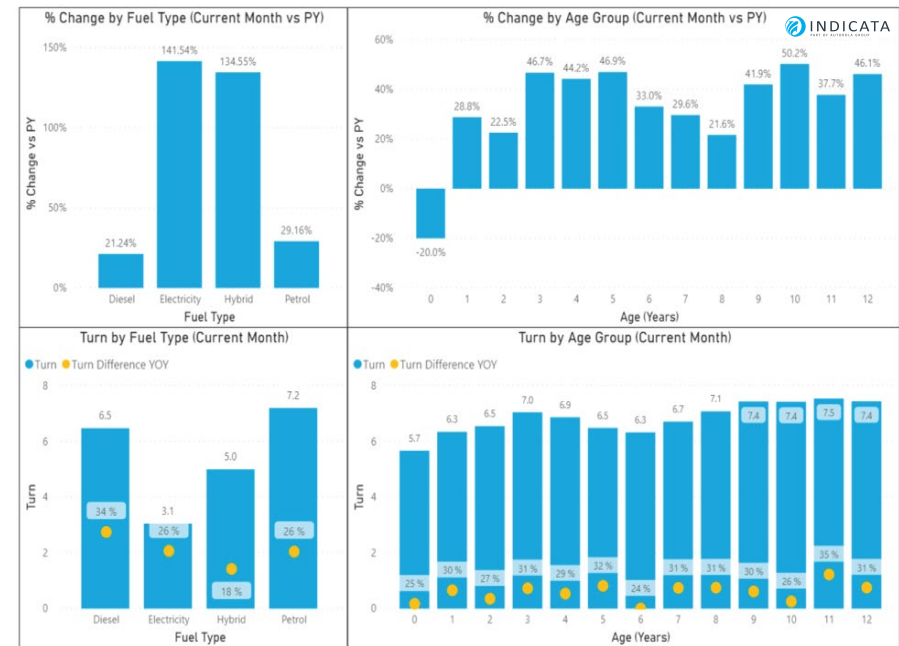
Globalmente, a Itália apresenta uma tendência semelhante à da maioria dos países da UE onde as rotações de stock de gasolina e diesel são particularmente elevadas, ilustrando um mercado de ICE (motorizações de combustão interna) constringido pela oferta. Inversamente, a rotação de stock dos BEV e dos Híbridos é muito mais baixa, o que sugere que o maior desafogo de oferta nestes permitiu um crescimento significativo do volume de venda (141% e 134%, respectivamente). Dito isto, as rotações de stock estão significativamente elevadas em todos os tipos de combustível.

A rotação de stock de veículos com menos de um ano é sempre naturalmente mais baixa do que as de outras faixas etárias, refletindo o efeito da publicação de viaturas de demonstração que não estão realmente á venda. Os volumes desceram (-20%) nos automóveis com <1 ano (refletindo a falta de atividade de veículos novos dos Fabricantes e a falta de impulso para as matrículas de 0Km por parte dos Concessionários), no entanto, o aumento da rotação de stock de 25% sugere que este segmento está em escassez.

A rotação de stock é particularmente elevada em viaturas de 9 ou mais anos o que reflete também a escassez de oferta nestas categorias etárias, uma vez que os consumidores procuram uma alternativa barata aos transportes públicos.

Até Julho, os preços seguiram a descida natural do ciclo de vida (usamos uma amostra constante de veículos). No entanto, desde Agosto, as reduções previstas foram substituídas por aumentos em resultado da procura sustentada e da escassez de stocks.

**Contact:** Alberto Ongari | [ao@autorola.it](mailto:ao@autorola.it)





Em Junho, a Holanda aumentou 20% em termos homólogos, tendo diminuído para 9,7% em Julho e 2,8% em Agosto. Em Setembro estabilizou em 2,9% relativamente ao período homólogo.

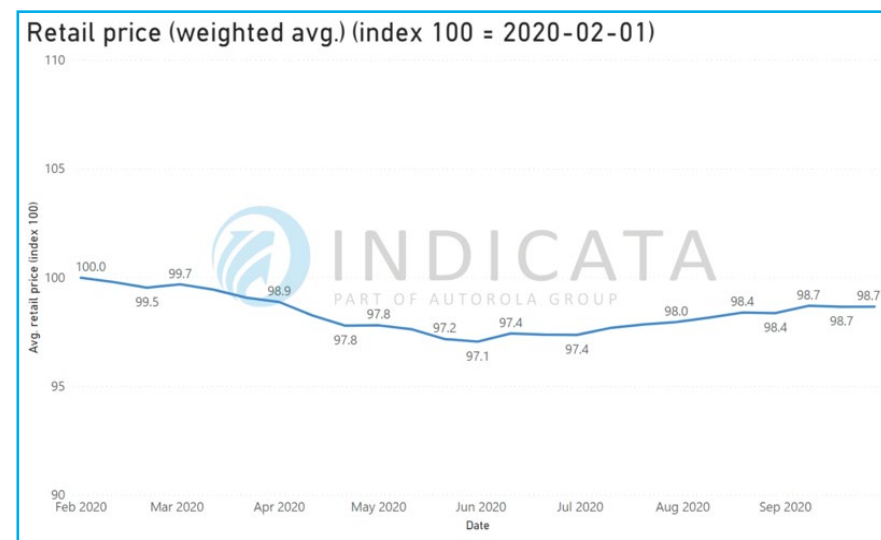
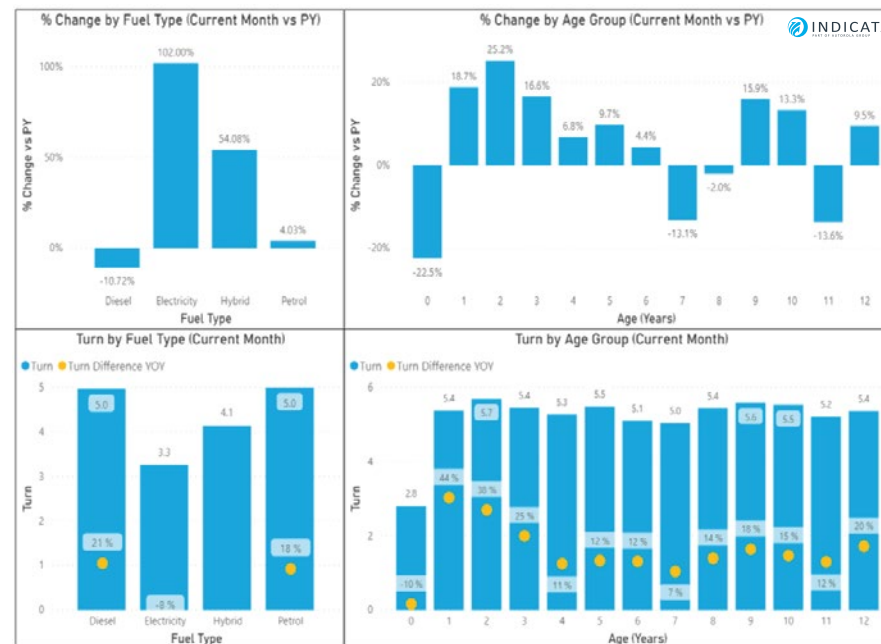
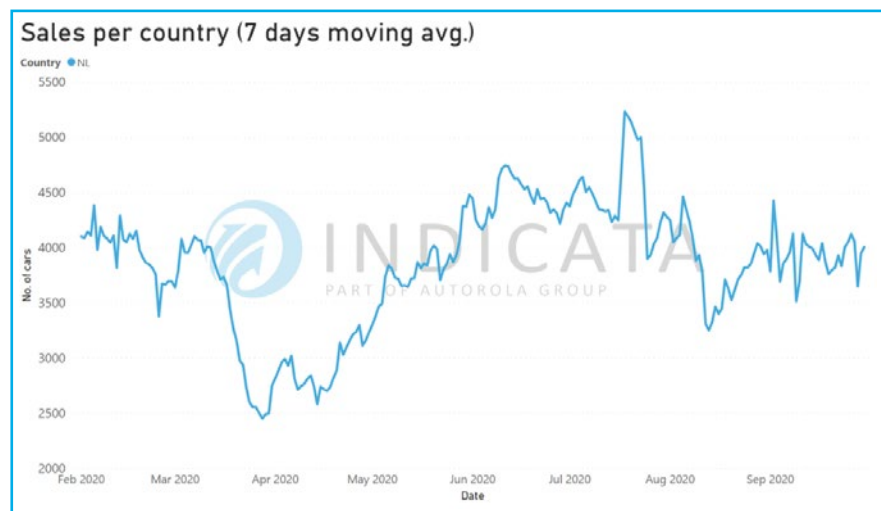
Globalmente, a Holanda apresenta uma tendência semelhante à da maioria dos países da UE onde as rotações de stock de gasolina e diesel são particularmente elevadas, ilustrando um mercado de ICE (motorizações de combustão interna) mais limitado pela oferta. Em sentido inverso, a rotação de stock dos BEV e dos Híbridos é muito mais baixa, o que sugere que a maior liberdade de oferta nestes permitiu um crescimento significativo do volume de vendas (102% e 54%, respectivamente). Com efeito, a rotação de stock dos veículos elétricos diminuiu apesar do aumento do volume, o que sugere que a oferta excede a procura.

A rotação de stock de veículos com menos de um ano é sempre naturalmente mais baixa do que as de outras faixas etárias, refletindo o efeito da publicação de viaturas de demonstração que não estão realmente á venda. Os volumes desceram (-22,5%) nos automóveis com <1 ano (refletindo a falta de atividade de veículos novos dos Fabricantes e a falta de impulso para as matrículas de 0Km por parte dos Concessionários), no entanto, a redução da rotação de stock em 10% sugere que a procura não é realmente tão forte.

Inversamente, a rotação de stock é particularmente forte (e cresce) em veículos com 1-3 anos e o aumento dos volumes sugere que a procura está a impulsionar o mercado em alta, apesar dos problemas da oferta.

Esta escassez de oferta reflete-se nos preços e, a partir de Junho, o mercado não acompanhou a descida do ciclo de vida natural (utilizamos um cabaz constante de automóveis), mas manteve-se muito firme e, de facto, a aumentar.

**Contact:** Bobby Rietveld | [bri@autorola.nl](mailto:bri@autorola.nl)





# Polónia **Crescimento limitado pelos desafios no lado da oferta.**

Em Agosto, a Polónia aumentou 8,7% em termos homólogos, mas este pequeno número encobriu um mercado profundamente stressado, com as vendas significativamente dificultadas pelo lado da oferta e não pela procura. Em Setembro, melhorou e subiu 12,9% em termos homólogos.

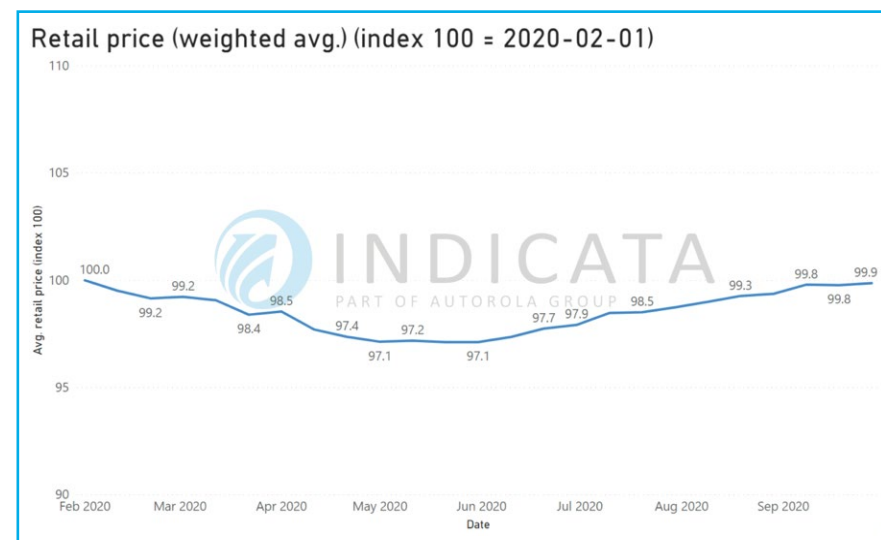
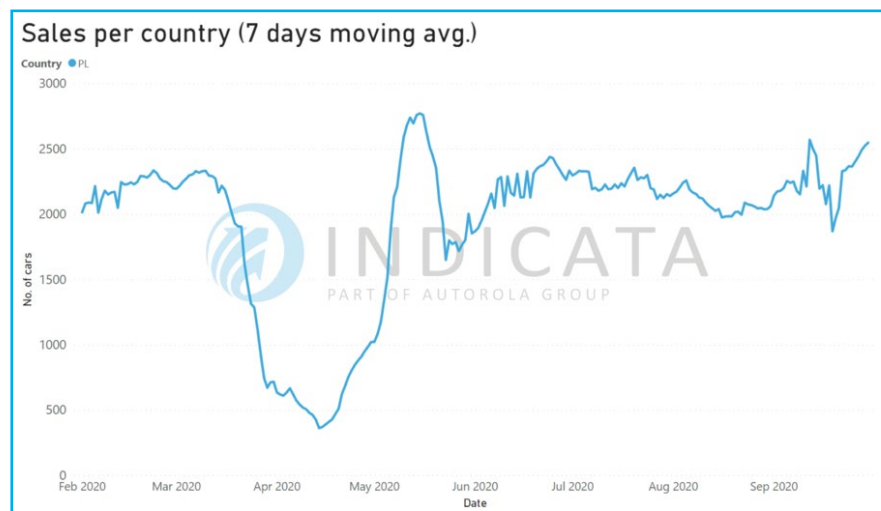
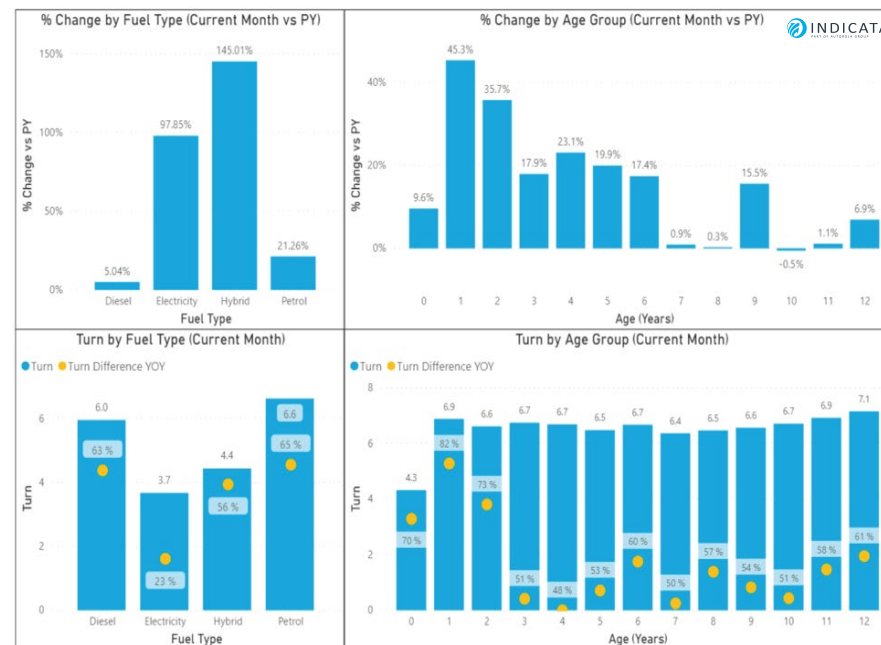
Globalmente, a Polónia apresenta uma tendência semelhante à da maioria dos países da UE onde as rotações de stock de gasolina e diesel são relativamente elevadas, ilustrando um mercado de ICE (motorizações de combustão interna) limitado pela oferta. Inversamente, a rotação de stock dos BEV e dos Híbridos é muito mais baixa, o que sugere que a maior liberdade de oferta nestes permitiu um crescimento significativo do volume de vendas (98% e 145%, respectivamente). A rotação de stock dos BEV subiu apenas 23%, mas a rotação de stock dos híbridos subiu 56%, à medida que a oferta e a procura destes últimos ficam mais alinhadas com as das motorizações de combustão interna.

A rotação de stock de veículos com menos de um ano é sempre naturalmente mais baixa do que as de outras faixas etárias, refletindo o efeito da publicação de viaturas de demonstração que não estão realmente á venda. Os volumes subiram (9,6%) nos automóveis com <1 ano (refletindo a falta de atividade de veículos novos dos Fabricantes e a falta de impulso para as matrículas de 0Km por parte dos Concessionários) e o aumento em 70% por sua vez sugere que este segmento está em escassez extremamente profunda.

A rotação de stock cresceu particularmente em veículos com 1-3 anos em resultado da procura e do conseqüente crescimento do volume. Dito isto, mesmo os produtos mais antigos refletem a escassez de oferta e os volumes de vendas mais fracos são resultantes das restrições do lado da oferta, não da procura.

Esta escassez de oferta reflete-se nos preços e, a partir de Junho, o mercado não acompanhou a descida do ciclo de vida natural (utilizamos um cabaz constante de automóveis), mas manteve-se muito firme e, de facto, a aumentar.

**Contact:** Michał Wojciechowski | [mw@autorola.pl](mailto:mw@autorola.pl)





# Portugal Procura e volumes fortes sustentados por oferta mais desafogada.



Em Agosto, Portugal subiu 39% e nessa altura questionámos se este crescimento poderia ser sustentado se a escassez de stocks se agravasse. No entanto, em Setembro as vendas mantiveram-se altas, apesar de uma nova redução de 4% nos stocks dos retalhistas, subindo 36,2% em termos homólogos.

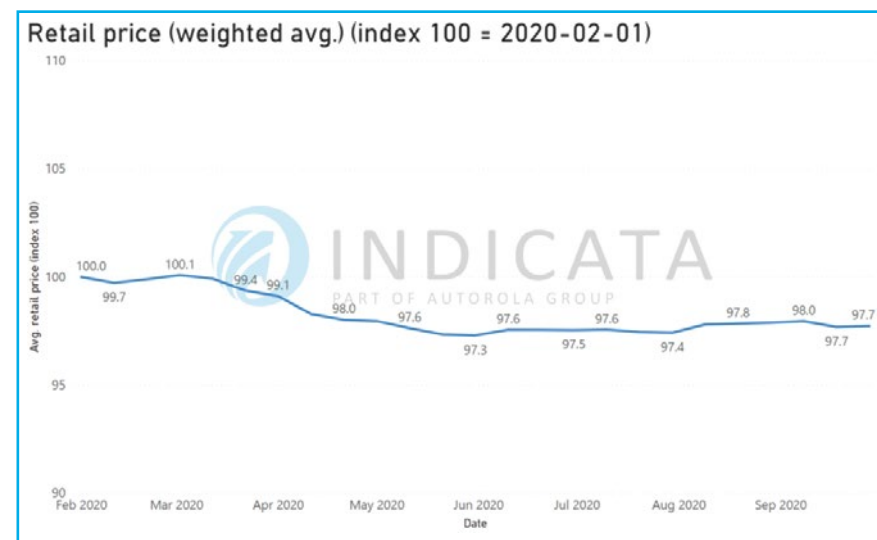
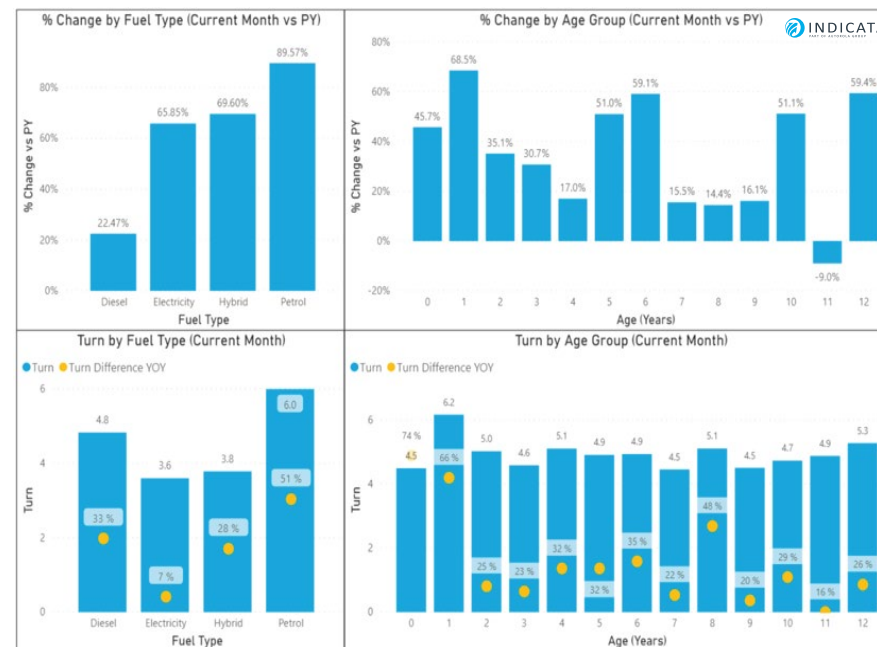
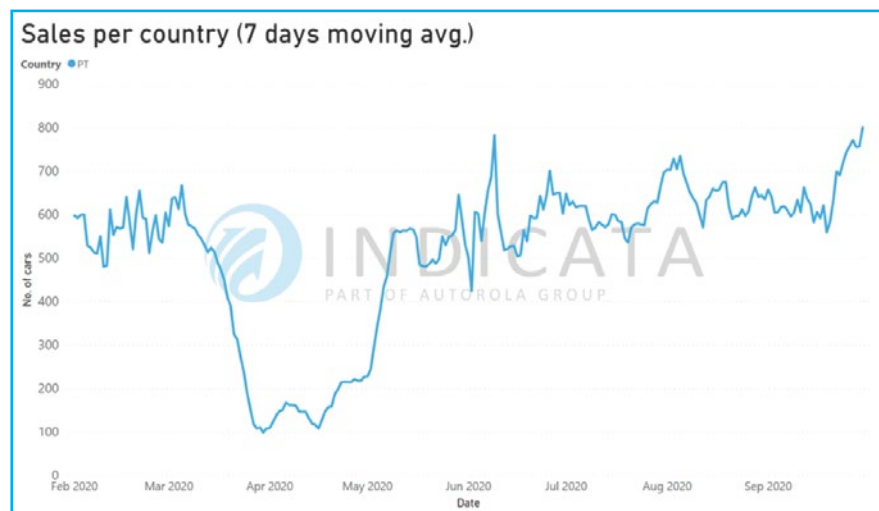
Embora a rotação de stock esteja efetivamente em alta, em comparação com outros países europeus, provém de uma base mais baixa, o que, aliado a uma robusta capacidade de importação de automóveis, permitiu a Portugal satisfazer uma forte procura.

As rotações de stock de BEV e de Híbridos são muito inferiores às das alternativas a combustão interna (ICE), e essa oferta desafogada permitiu um crescimento significativo do volume de vendas (66% e 70%, respectivamente). Dito isto, a rotação de stock de gasolina é forte e foi a que mais aumentou (51%) como resultado de um aumento significativo dos volumes de vendas (90%).

A rotação de stock de veículos com menos de um ano é sempre naturalmente mais baixa do que as de outras faixas etárias, refletindo o efeito da publicação de viaturas de demonstração que não estão realmente á venda. No entanto, são os segmentos sub-1 e 1-2 anos que mostram mais constrangimentos, com as rotações de stock a crescerem 74% e 66%, respectivamente.

Os preços têm até à data seguido a descida natural do ciclo de vida do produto (usamos uma amostra constante de veículos). No entanto, embora a diminuição esperada dos preços tenha abrandado, a baixa rotação de stock e a disponibilidade das importações, condicionaram os aumentos de preços, apesar do elevado crescimento da procura e das vendas.

**Contact:** Sandra Sequerra | [sas@autorola.pt](mailto:sas@autorola.pt)





# Espanha Forte procura, escassez de stock, preços firmes.

Em Agosto, o mercado Espanhol cresceu 28,7%. Em Setembro teve um crescimento ligeiramente menor, 20,2% em termos homólogos.

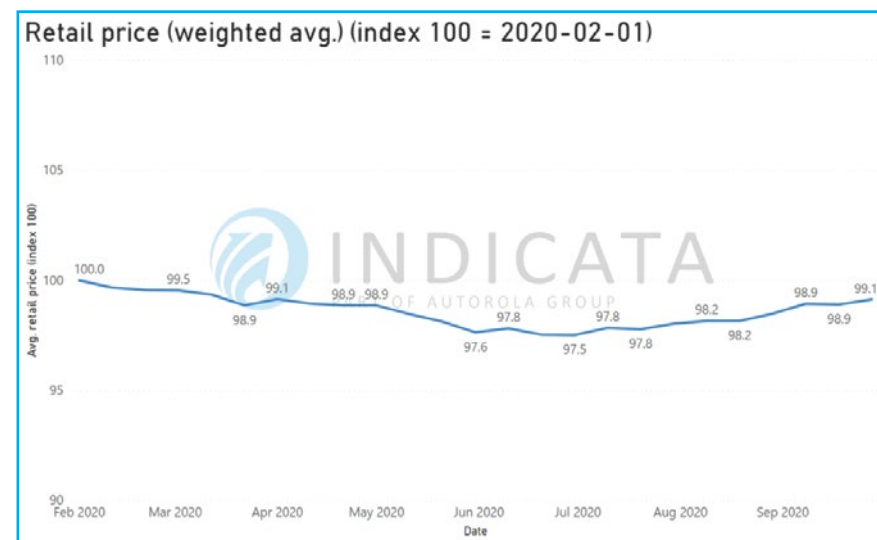
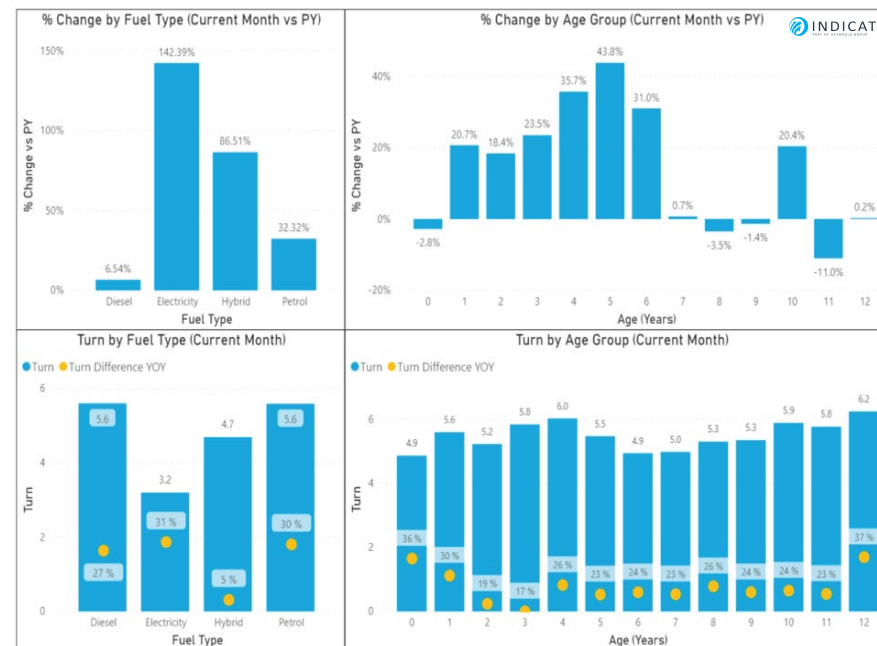
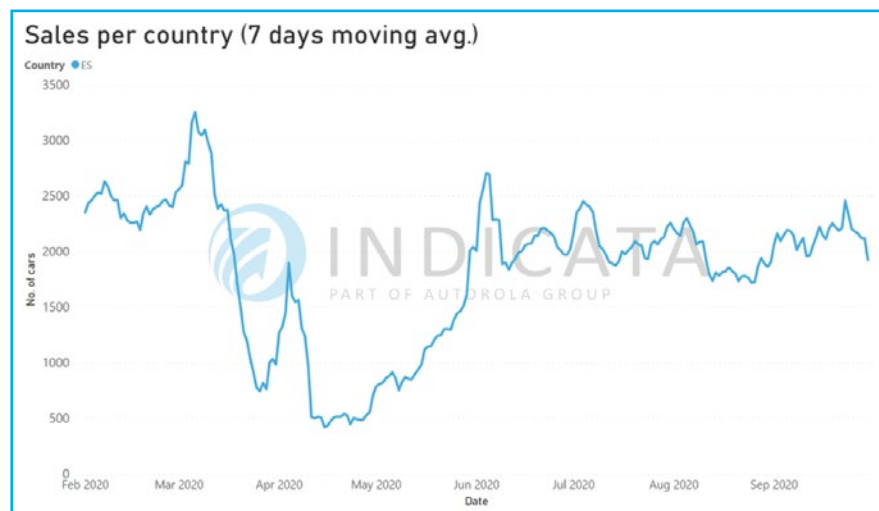
Globalmente, Espanha apresenta uma tendência semelhante à da maioria dos países da UE onde as rotações de stock de gasolina e diesel são particularmente elevadas, ilustrando um mercado de ICE (motorizações de combustão interna) constrangido pela oferta. Em sentido inverso, a rotação de stock dos BEV e dos Híbridos é muito mais baixa, o que sugere que a maior liberdade de oferta nestes permitiu um crescimento significativo do volume de vendas (142% e 86%, respectivamente). Enquanto a rotação de stock está a subir 31% nos BEV, o seu valor absoluto em 3,2 sugere um fornecimento muito desafogado deste tipo de produtos.

A rotação de stock de veículos com menos de um ano é sempre naturalmente mais baixa do que as de outras faixas etárias, refletindo o efeito da publicação de viaturas de demonstração que não estão realmente á venda. Os volumes desceram (2,8%) nos automóveis com <1 ano (refletindo a falta de atividade de veículos novos dos Fabricantes e a falta de impulso para as matrículas de 0Km por parte dos Concessionários) e o aumento da rotação de stock de 36% e com um valor absoluto de 4,9x sugere que este segmento está em escassez extremamente profunda.

A rotação de stock é particularmente elevada (o aumento de volume é limitado) em viaturas de 7 ou mais anos o que reflete também a escassez de oferta nestas categorias etárias, uma vez que os consumidores procuram uma alternativa barata aos transportes públicos.

Desde Julho, até à data, os preços não acompanharam a descida natural do ciclo de vida (usamos uma amostra constante de veículos), refletindo novamente como a escassez de oferta está a afetar o mercado.

**Contact:** Leyre Delgado | Ide:autorola.es



A Suécia subiu apenas 1,7% em Agosto, um pequeno crescimento impulsionado principalmente pela falta de oferta. Em Setembro, subiu 4,6% em relação ao ano anterior, com os níveis de stocks inalterados ao longo do mês.

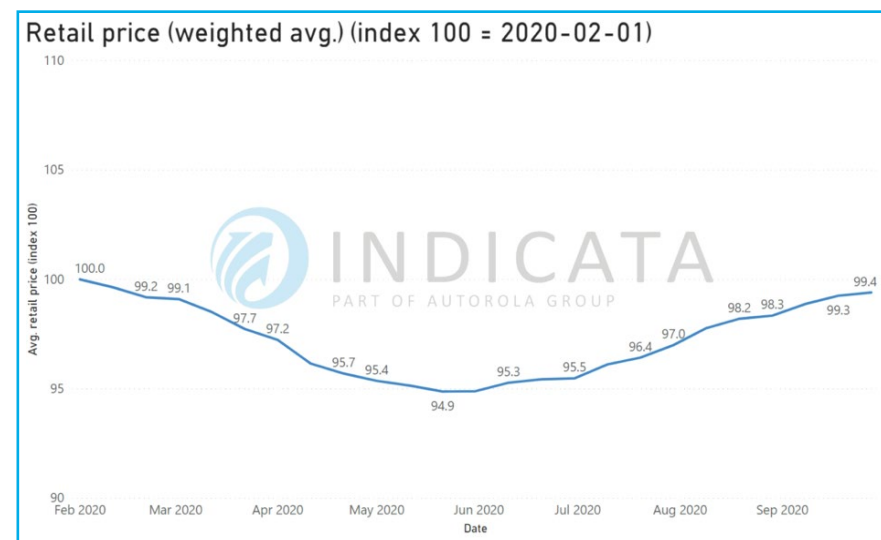
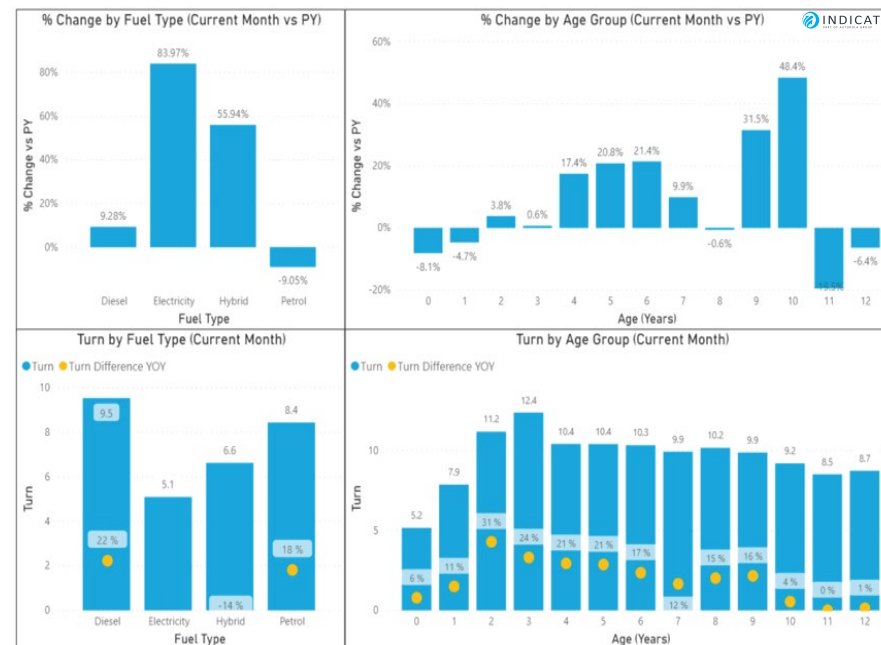
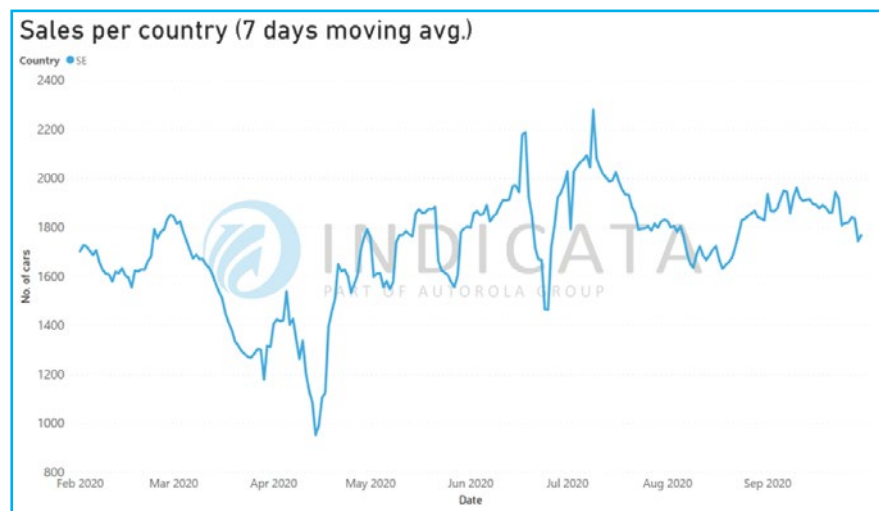
Globalmente, a Suécia apresenta uma tendência semelhante à da maioria dos países da UE onde as rotações de stocks de gasolina e diesel são relativamente elevadas, ilustrando um mercado de ICE (motorizações de combustão interna) constringido pela oferta. Inversamente, a rotação de stock dos BEV e dos Híbridos é muito mais baixa, sugerindo que a maior liberdade de oferta nestes permitiu um crescimento significativo do volume de venda (84% e 53%, respectivamente).

A rotação de stock de veículos com menos de um ano é sempre naturalmente mais baixa do que as de outras faixas etárias, refletindo o efeito da publicação de viaturas de demonstração que não estão realmente á venda. Os volumes subiram (8,1%) nos automóveis com <1 ano (refletindo a falta de atividade de veículos novos dos Fabricantes e a falta de impulso para as matrículas de 0Km por parte dos Concessionários). No entanto, o baixo aumento do stock (6%) sugere que a procura também é fraca neste segmento.

Em sentido inverso, os segmentos de 2 e 3 anos têm simultaneamente uma elevada rotação de stock e aumentos significativos ano após ano, ilustrando que estes segmentos são os mais constringidos pela oferta.

Esta escassez de oferta e rotação de stock elevada resultou em aumentos significativos dos preços desde Junho, altura em que, normalmente, seria de esperar uma descida sustentada.

**Contact:** Yngvar Paulsen | [yjn@autorola.se](mailto:yjn@autorola.se)





# Turquia Procura e preços continuam a sua tendência ascendente.

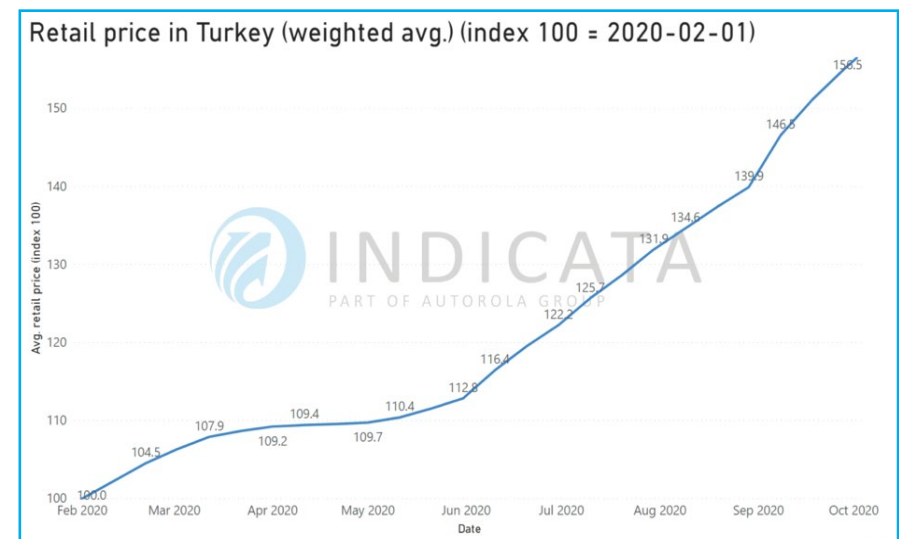
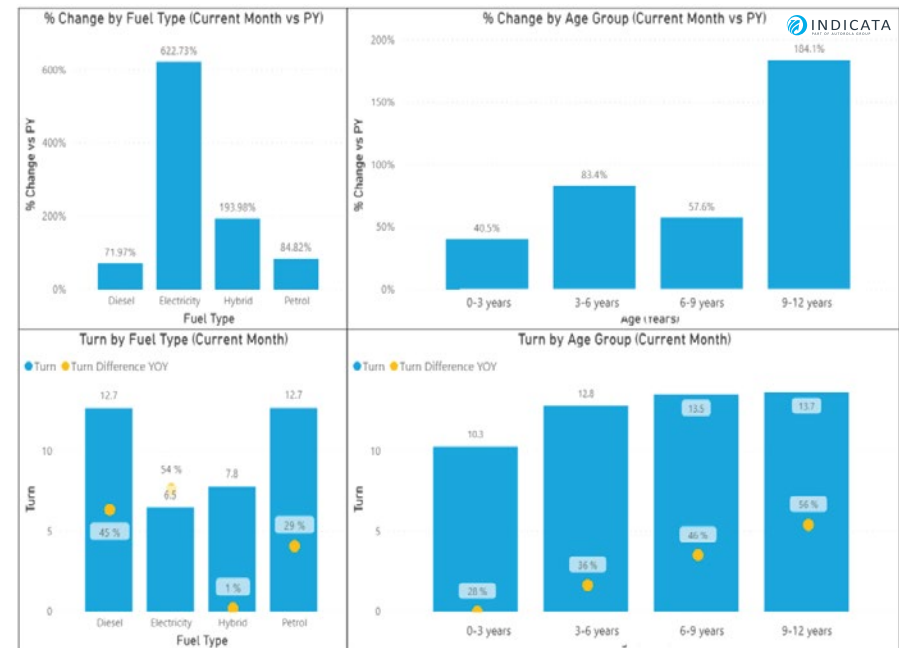
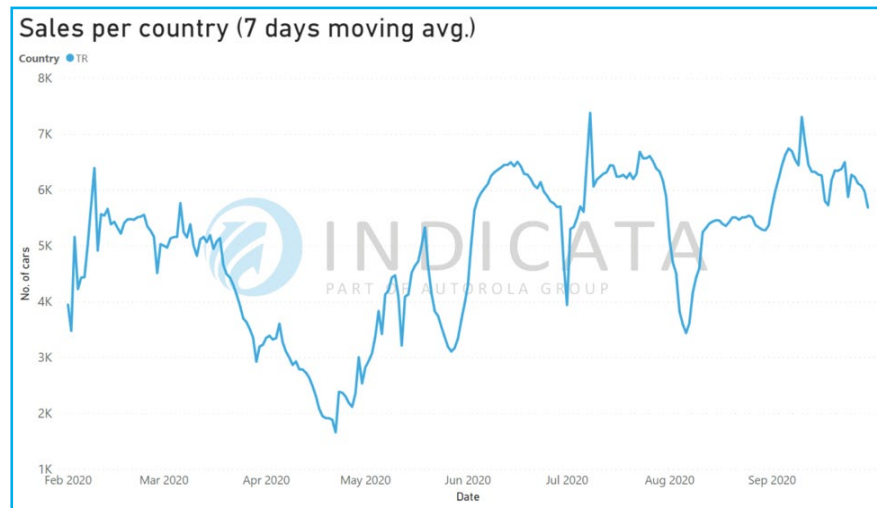
Em Setembro, a Turquia subiu ainda mais e está agora 59,6% acima em termos homólogos.

Globalmente, a Turquia apresenta uma tendência semelhante à da maioria dos países da UE onde as rotações de stock de gasolina e diesel são relativamente elevadas, ilustrando um mercado de ICE (motorizações de combustão interna) constringido pela oferta. Inversamente, a rotação de stock dos BEV e dos Híbridos é muito mais baixa, sugerindo que a maior liberdade de oferta nestes permitiu um crescimento significativo do volume (622% e 194%, respectivamente), embora partindo de uma base baixa.

As rotações de stock em todas as categorias etárias são extremamente elevadas, mas é o mercado de 9 anos ou mais que está mais pressionado com o aumento de 56% da rotação de stock para 13.7. Este valor foi impulsionado por um aumento de volume de 184%.

Os preços dos veículos continuaram a aumentar impulsionados pela escassez de stock e pela procura cada vez maior.

**Contact:** Asli GÖKER | [asl@indicata.com.tr](mailto:asl@indicata.com.tr)





# REINO UNIDO

## O stock mais desafogado permite aumentos de volumes, mas os aumentos de preços travam – este é o ponto de inflexão?



Em julho, o Reino Unido recuou 1,8% em termos homólogos, caindo para 3,3% em Agosto. Associamos sempre isto à falta de oferta e não à falta de procura. Em Setembro, a oferta aumentou, com os stocks dos retalhistas a aumentarem 5% em Setembro face a Agosto. Como resultado, os volumes de vendas melhoraram e o Reino Unido cresceu 6,3% em termos homólogos.

Globalmente, a Reino Unido apresenta uma tendência semelhante à da maioria dos países da UE onde as rotações de stock de gasolina e diesel são relativamente elevadas, ilustrando um mercado de ICE (motorizações de combustão interna) constrangido pela oferta. Inversamente, a rotação de stock dos BEV e dos Híbridos é muito mais baixa, sugerindo que a maior liberdade de oferta nestes permitiu um crescimento do volume (108% e 55%, respectivamente).

A rotação de stock de veículos com menos de um ano é sempre naturalmente mais baixa do que as de outras faixas etárias, refletindo o efeito da publicação de viaturas de demonstração que não estão realmente à venda. Os volumes caíram uns massivos 43% nos automóveis com <1 ano (refletindo a falta de atividade de veículos novos dos Fabricantes e a falta de impulso para as matrículas de 0Km por parte dos Concessionários). Ainda assim, há um aumento de 29%, sugerindo que este segmento está em escassez extremamente profunda, causando a queda do volume de vendas.

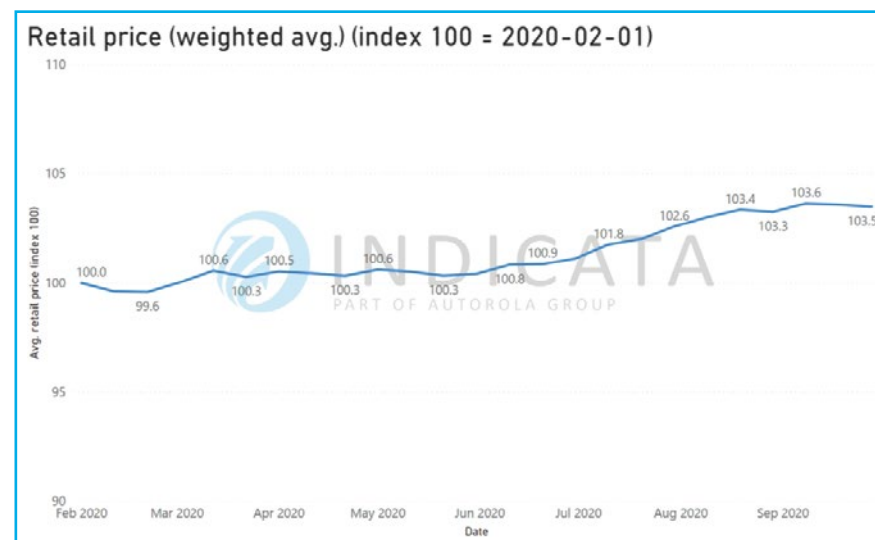
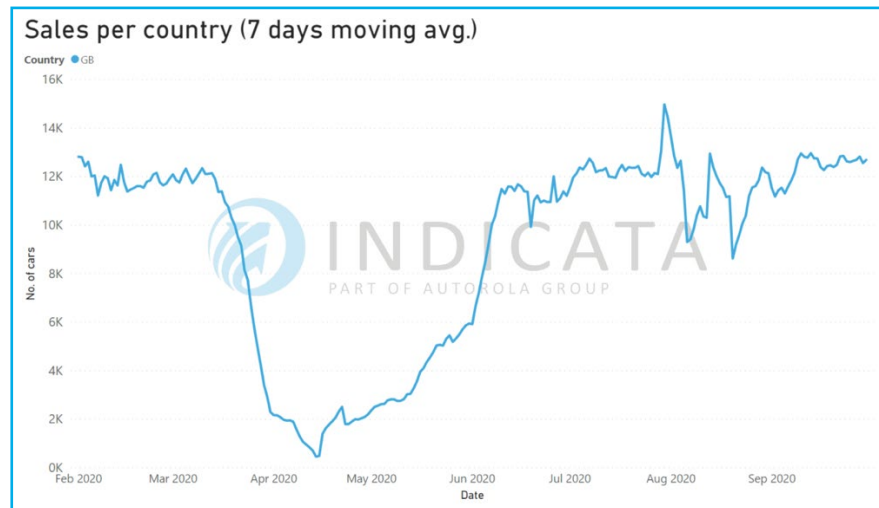
Curiosamente, embora a rotação de stock seja naturalmente elevada no clássico segmento de 3 anos das Gestoras de Frotas, não há sinais reais de aumento da rotação de stock e os volumes são estáveis. Isto não augura nada de bom para as Gestoras de Frotas, uma vez que, eventualmente, os stocks de locação financeira e as retomas do retalho voltarão ao mercado com risco de excesso de oferta.

O produto mais antigo de 5-12 anos está realmente a dar sinais de escassez com elevados crescimentos de volume e aumento da rotação de stock. Isto reflete a tendência dos consumidores de procurarem uma alternativa barata aos transportes públicos.

Até à data, os preços não acompanharam de todo a descida do ciclo de vida natural do produto (usamos uma amostra constante de veículos). No entanto, em Setembro, a tendência de subida de preços abrandou à medida que a oferta correspondia mais precisamente à procura.

Os volumes estão elevados em função do desconfinamento da oferta. A questão é: a procura continuará apesar do aumento das taxas de infeção e dos bloqueios? Do mesmo modo, os retalhistas continuarão confiantes em comprar veículos a preços inflacionados se virem um risco de mudança de mercado?

**Contact:** Jon Mitchell | [jm@autorola.co.uk](mailto:jm@autorola.co.uk)



# INDICATA country contacts

If you are interested in contacting INDICATA, please see below a list of country contacts or register through [Indicata.com](https://indicata.com)

## Jon Mitchell – UK

UK Sales Director  
Mobile: +44 7714 398799  
Email: [jm@autorola.co.uk](mailto:jm@autorola.co.uk)

## Pierre-Emmanuel BEAU – France

Country manager  
Téléphone: +33 (0)1 30 02 89 01  
Mobile: +33 (0)6 62 43 09 66  
Email: [peb@autorola.fr](mailto:peb@autorola.fr)

## Leyre Delgado – Spain

INDICATA Product Management  
Phone: +34 91 781 64 54  
Mobile: +34 630 246 158  
Email: [ld@autorola.es](mailto:ld@autorola.es)

## Sandra Sequerra – Portugal

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

## Alberto Ongari – Italy

Head of INDICATA Italy  
[Autorola.it](https://autorola.it)  
Mobile: +39335208233  
Email: [ao@autorola.it](mailto:ao@autorola.it)

## Andreas Steinbach – Austria

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

## Jonas Maik – Germany

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

## Jurgen Claus – Belgium

International Business  
Development Manager  
Phone: 0032 (0)3/887 19 00  
Mobile: 0032 (0)473 96 41 09  
Email: [jcl@autorola.be](mailto:jcl@autorola.be)

## Bobby Rietveld – The Netherlands

Sales Director Autorola & INDICATA  
[indicata.nl](https://indicata.nl)  
Mobile: +31 (0)6 113 091 58  
Email: [bri@autorola.nl](mailto:bri@autorola.nl)

## Yngvar Paulsen – Sweden

Country Manager  
[Autorola.se](https://autorola.se)  
Mobile: +46 736871920  
Email: [ypn@autorola.se](mailto:ypn@autorola.se)

## Thomas Groth Andersen – Denmark

Country Manager  
[Bilpriser.dk](https://bilpriser.dk)  
Mobile: +4563147057  
Email: [tga@bilpriser.dk](mailto:tga@bilpriser.dk)

## Michał Wojciechowski – Poland

Dyrektor Zarządzający  
Telefon: +48 22 300 81 88  
Telefon komórkowy:  
Mobile: +48 602 188 902  
Email: [mw@autorola.pl](mailto:mw@autorola.pl)

## Aslı GÖKER - Turkey

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

# Enquadramento

A 24 de Março o INDICATA publicou o estudo *“COVID-19 Até que ponto o mercado de usados será afetado (e como sobreviver)?”*

Este documento explorou:

- **Tendências iniciais do mercado** - O impacto inicial do vírus e das medidas de distanciamento social implementadas.
- **Cenários** - Uma variedade de impactos com base no desenvolvimento da taxa de infecção e no histórico de dados de mercado.
- **Mitigação** - Avaliação de riscos por sector, associada a possíveis acções correctivas.

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

Como tal, temos o prazer de anunciar o **“Observatório INDICATA”**.

## O que é o Observatório INDICATA?

O Observatório INDICATA assume duas formas:

- 1. Documentação periódica** - Análises regulares do mercado disponíveis para todos no website INDICATA (este documento).
- 2. Relatórios online interactivos exclusivos** - Disponíveis para os gestores sénior nas principais Gestoras de Frotas, Rent-a-Car, Fabricantes e Grupos de Retalho.

**Se é um gestor sénior na indústria automóvel e deseja ter acesso ao Observatório INDICATA online, por favor contacte-nos.**

## Como produzimos os nossos dados?

O INDICATA analisa todos os dias 9 milhões de anúncios de veículos usados em toda a Europa. Para garantir a integridade dos dados o nosso sistema passa por extensos processos de limpeza de dados.

As vendas (anúncios retirados) deste relatório tem como base os anúncios de veículos usados de profissionais reconhecidos. Como tal, não inclui dados relacionados a anúncios de particulares (P2P).

Quando um anúncio é removido da Internet, e não retorna nos dias imediatamente a seguir, é classificado como "Venda".



**INDICATA**

PART OF AUTOROLA GROUP

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