



Jordan PAGEOT

Diretor - Valores Residuais &
Financiamento Automóvel



Os BEV usados estão em recuperação.

Conseguirá a procura absorver a próxima vaga de oferta?

Nos últimos dois anos, os BEV usados estiveram sob pressão, com uma depreciação rápida e um elevado risco sobre os valores residuais.

Em 2026, o cenário está a mudar: a procura está a reforçar-se, a liquidez está a melhorar e as diferenças de depreciação entre motorizações estão a diminuir.

Contudo, um melhor desempenho hoje não significa que o risco tenha desaparecido. O próximo teste será perceber se a procura consegue absorver a nova vaga de BEV que regressa ao mercado de usados.

Os BEV usados recuperam finalmente o dinamismo

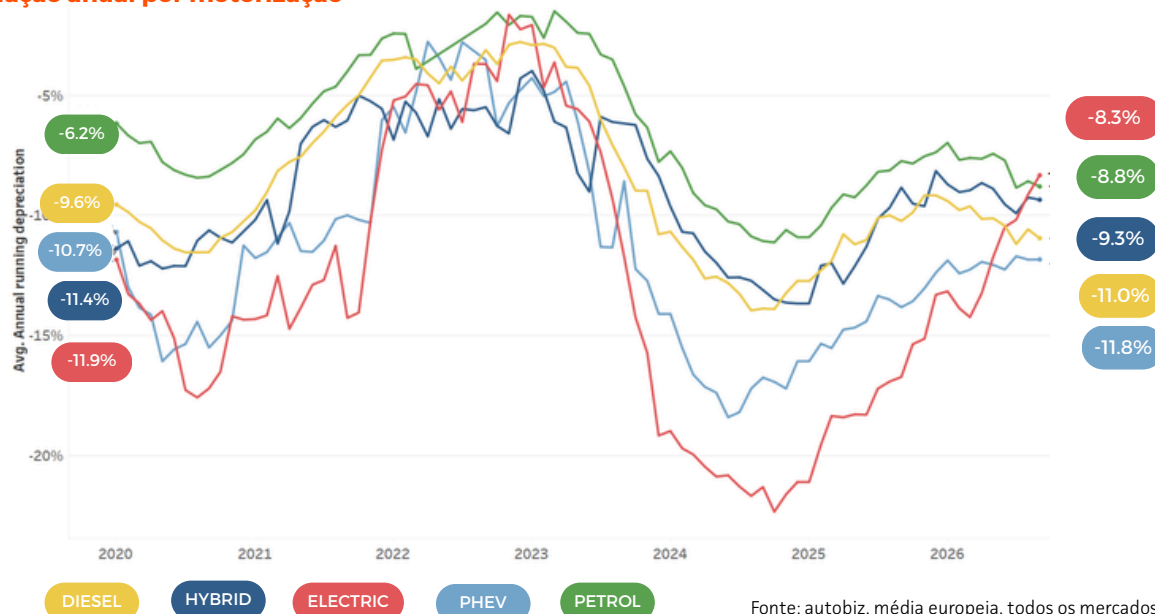
A recuperação do desempenho dos BEV usados tornou-se cada vez mais visível ao longo de 2026.

A depreciação mudou de tendência. Após um período prolongado em que os BEV se desvalorizavam muito mais rapidamente do que os veículos de combustão, a diferença entre motorizações diminuiu acentuadamente. Nos últimos meses, os BEV chegaram mesmo a figurar entre as motorizações com melhor desempenho.

A hierarquia tradicional entre motorizações está a perder relevância. As cinco principais motorizações estão agora separadas por apenas quatro pontos percentuais de depreciação anual, face a diferenças muito maiores no passado.

Esta convergência altera a forma como o risco dos BEV deve ser avaliado. Os sinais de mercado que anteriormente justificavam um risco adicional sobre os BEV estão a evoluir e devem ser reavaliados. No entanto, a melhoria do desempenho do mercado não deve traduzir-se mecanicamente em valores de previsão mais elevados para toda uma carteira de BEV.

Depreciação anual por motorização



Mas continua a não existir um mercado europeu único de BEV

Uma das lições mais claras dos últimos anos é que a eletrificação não avança ao mesmo ritmo em toda a Europa. O mesmo se aplica agora à recuperação dos BEV usados.

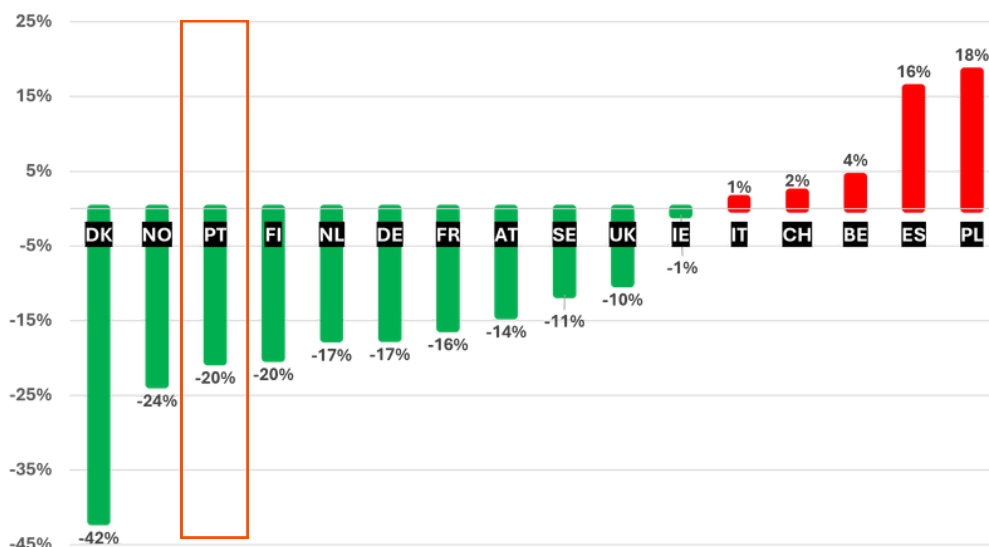
Em 2025, os BEV ainda estavam entre as motorizações com os prazos de venda mais longos no mercado de usados. Hoje são as que se vendem mais rapidamente, enquanto os prazos de venda das motorizações convencionais aumentaram desde a primavera de 2026.

Contudo, esta melhoria varia muito de país para país. No final de 2025, os BEV tinham uma rotação mais rápida do que os veículos de combustão em apenas três dos mercados acompanhados pela autobiz. Em setembro de 2026, tal acontecia em 11 mercados.

A liquidez melhorou na maioria dos mercados, mas o desempenho continua muito fragmentado. Os países mais maduros em mobilidade elétrica, como a Dinamarca e a Noruega, estão entre os mais fortes, enquanto outros continuam a registar uma rotação de stock mais lenta e uma menor absorção da procura. A maturidade do mercado continua a ser um fator de diferenciação decisivo.

Um BEV já não é, por isso, automaticamente um veículo de alto risco apenas devido à sua motorização. O seu desempenho em termos de VR depende cada vez mais da combinação entre procura do mercado, segmento, tecnologia, posicionamento de preço do veículo novo e momento.

Dias online BEV vs combustão + MHEV + HEV (set. 26)



Fonte: autobiz, média europeia, todos os mercados

As gerações recentes, com mais autonomia, carregamento mais rápido e tecnologia mais atual, podem sustentar uma procura mais forte e pressupostos de VR mais ambiciosos. Já as tecnologias ultrapassadas dependem mais de fatores de procura do mercado, impulsionados sobretudo pelos preços atuais dos combustíveis. Como sublinhámos nas nossas análises anteriores de VR, veículos tecnologicamente relevantes e com preço competitivo não devem necessariamente ter o mesmo risco que o resto do mercado.

Por outras palavras, o risco dos BEV está a tornar-se mais granular. Um pressuposto único para os BEV à escala europeia arrisca cada vez mais ocultar realidades muito diferentes.

O verdadeiro teste ainda está por vir

A recuperação atual também beneficiou de condições de oferta relativamente favoráveis.

A quota de BEV no stock de usados atingiu um pico de 14,8% no 1.º trimestre de 2026, com o regresso ao mercado de grandes volumes de recompras de frotas. O reforço da procura acelerou depois a absorção do stock, reduzindo essa quota para 11,9% em junho. No verão, porém, os stocks já tinham começado a recuperar, atingindo 12,6% em julho e agosto.

E há mais oferta a caminho. A penetração dos BEV continua muito mais elevada nas matrículas de veículos novos do que no atual stock de usados. Volumes crescentes de veículos em fim de contrato de renting chegarão, por isso, progressivamente ao mercado.

Mas o volume é apenas uma parte da equação. Os veículos que regressam ao mercado não correspondem necessariamente à procura atual de BEV usados. A eletrificação das frotas concentrou-se sobretudo nos segmentos C e D, enquanto os compradores de BEV usados são maioritariamente particulares, com maior procura por veículos mais pequenos dos segmentos B e C.

OFERTA DE FROTAS

PROCURA BEV USADOS

Sobretudo segmentos C/D

Sobretudo particulares segmentos B/C

Conclusão

Saiba mais

Jordan PAGEOT

Diretor - Valores Residuais & Financiamento Automóvel



ecorporate.autobiz.com

A recuperação dos BEV usados dá aos gestores de VR boas razões para reavaliar os riscos dos últimos dois anos, mas não justifica um aumento uniforme dos valores residuais.

Em mercados líquidos, os BEV tecnologicamente relevantes e com preço competitivo podem justificar VR mais elevados. Tecnologia antiga, procura mais fraca ou futura pressão da oferta continuam a exigir prudência.

A gestão de VR deve, por isso, manter-se contínua e específica por mercado e por veículo, com monitorização regular e previsões revistas à medida que as condições evoluem.