

LeasePlan

What's next?



Outlook • Setor Automóvel

Sinais animadores no meio da incerteza

Contexto Macroeconómico • Variação dos preços e descontos •
Impactos no TCO • Prazos de entrega • Período de imobilização



#02
abr
'23



Solução de Renting Integrada para si ou para a sua empresa



Para tornar tudo ainda mais fácil, a LeasePlan tem uma equipa de consultoria para o aconselhar em todas as fases do processo de transição para a mobilidade elétrica, sugerindo o tipo de veículo e a solução de carregamento mais indicados para o seu caso. Contacte o seu Gestor de Conta ou ligue **800 20 42 98**.

leaseplan.com

“Em nossa opinião, a grande questão que marcará o ano de 2023 é a seguinte: a que velocidade vai a curva de inflação corrigir?”

O ano de 2023 ficará marcado por um abrandamento que decorre da incontornável digestão de 3 acontecimentos: a guerra na Ucrânia, a inflação ainda bastante elevada e a consequente necessidade de contenção monetária. Considerando este cenário, os dados dos primeiros meses do ano até sugerem que o risco de congestão é menor do que o previsto no final do ano passado, uma vez que de uma forma geral a atividade resistiu melhor do que se antecipava.

Com efeito, como veremos mais à frente, **a inflação já iniciou a sua trajetória descendente**. A cada vez mais sentida escassez monetária - introduzida pelo aumento das taxas de juro -, a surpreendente robustez do mercado de trabalho, a almofada das poupanças geradas desde o período da pandemia e a normalização dos obstáculos da oferta energética, não permitem afastar ainda as nuvens de incerteza económica e política, mas sugerem que o abrandamento económico esperado para 2023 seja menor do que o previsto.

Em nossa opinião, a grande questão que marcará o ano de 2023 é a seguinte: **a que velocidade vai a curva de inflação corrigir?** Se a inflação já começou a diminuir, os principais analistas colam essa descida às correções dos preços da energia. Esta será ainda maior em 2023, a julgar

pela diminuição dos futuros de gás na Europa. Contudo, existe uma segunda componente da taxa de inflação, subjacente às matérias-primas do mercado energético, que tem demonstrado um comportamento mais neutro. Referimo-nos aos preços dos alimentos, sobretudo não transformados, que sofreram agravamentos significativos desde Dezembro.

Neste contexto, são vários os Gestores de Frotas que nos abordam com questões como **«será que estamos, de facto, diante de alguns sinais positivos na economia? E serão eles duradouros?»** Os dados ainda revelam instabilidade na atividade económica. Mas também sugerem que a sua debilidade não é tão patente como se antecipava. Perante estes sinais tímidos de algum otimismo, **«como é que o orçamento para a minha frota se verá afetado? As taxas de juro vão continuar a aumentar? Para que outros componentes dos custos de utilização da minha frota devo estar atento?»** Estas são algumas das questões que se levantam no horizonte dos Gestores de Frota, que tentam navegar este período.

Nesta 2ª edição da sua Newsletter Trimestral, esperamos poder endereçar alguns destes temas e oferecer pistas que ajudem os nossos clientes a tomar as melhores decisões.

1

Contexto Macroeconómico: será que os indicadores económicos continuam todos com resultados negativos?

1.1.

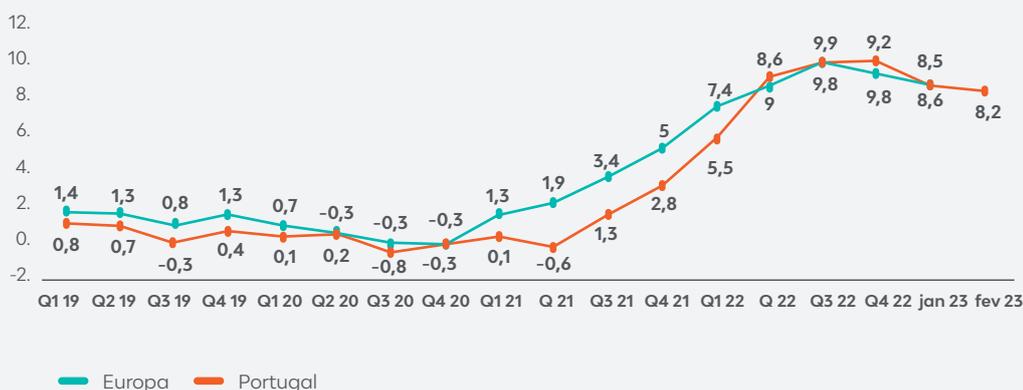
A inflação desacelera. Mas a que velocidade para o resto do ano?

Como é sabido, a inflação é vista como um dos grandes barómetros da economia global e, até ao terceiro trimestre de 2022, era claramente o fator que mais marcava o momento de inflexão que vivemos - devido aos seus aumentos constantes. Desde o primeiro trimestre de 2021 e até ao terceiro trimestre de 2022 a inflação registou aumentos sucessivos, na maioria dos casos bastante acentuados. Contudo, desde o último trimestre do ano passado que se vêm registando diminuições, como é visível no gráfico.

Com efeito, o mês de Janeiro em Portugal ficou registado por uma diminuição de 1,2 p.p. e na Europa de 0,7 p.p.; e agora em Fevereiro, foram mais quatro décimas de abrandamento. Ou seja, **pelo 3º mês consecutivo que o INE regista uma descida do índice dos preços ao consumidor (IPC), apontando para um valor homólogo de 8,2% em Fevereiro** (ver quadro na página seguinte).

"Para os principais analistas é o recuo do preço dos produtos energéticos que explica a tendência de decréscimo da inflação."

Evolução da inflação (%), 2019 – Fev/Mar2023



Fonte: Eurostat

De acordo com os principais analistas, na base da descida do índice global está o recuo dos produtos energéticos. De facto, o cenário de 2023 para os produtos energéticos é de correção em baixa, traduzindo aquilo que se passa no mercado de futuros de gás e crude. No entanto, este cenário não impedirá que a inflação se mantenha elevada: o aumento do índice global de preços continuará a refletir o contágio do encarecimento das matérias-primas nos restantes bens e serviços, em geral, nomeadamente nos preços dos produtos alimentares que representam a componente com mais peso do cabaz do IPC -cerca de 20%. Para além do peso relativo, esta componente é bastante relevante na medida em que não só inclui os produtos essenciais que afetam em maior medida as famílias de mais baixos rendimentos, mas também contribui para a formação das expectativas dos consumidores acerca da inflação futura.

A nível global, ao longo de 2022 esta componente sofreu um aumento de 12,9%, bem acima dos 7,8% da inflação global. Dito isto, de acordo com a FAO¹, o índice dos preços alimentares revela algum desanuiamento entre Junho e Dezembro de 2022. Mas o mesmo não se passou

em Portugal: para além de 2022 ter sido o ano mais quente desde 1931, com consequências negativas na produção agrícola e na oferta disponível no nosso país, os estrangulamentos da oferta no mercado mundial, por força da guerra na Ucrânia, e o aumento dos custos logísticos e de transportes ainda estão a imprimir pressão sobre os preços dos produtos alimentares em Portugal².

É sabido que os mecanismos ao dispor dos Bancos Centrais estão a registar os primeiros sinais positivos de resposta a esses esforços. **Mas será que a curva descendente do IPC vai continuar a descer, ou será que a velocidade da queda vai diminuindo ao longo do ano?** A maioria dos analistas mantém-se cautelosa: tendo em conta a taxa ainda elevada e a persistência da sua componente *core*, a descida da inflação ao longo do ano será lenta, com os mais otimistas a adiantarem uma taxa subjacente entre os 3% e os 5%, e os mais conservadores acima dos 5%. De referir que tendo em conta que estamos num plateau de preços, que resultou do aumento médio de 8,1% registado em 2022, mesmo um aumento de 5% sobre esta base representa um esforço considerável para empresas e famílias.

¹Fonte: Food and Agricultura Organization das Nações Unidas

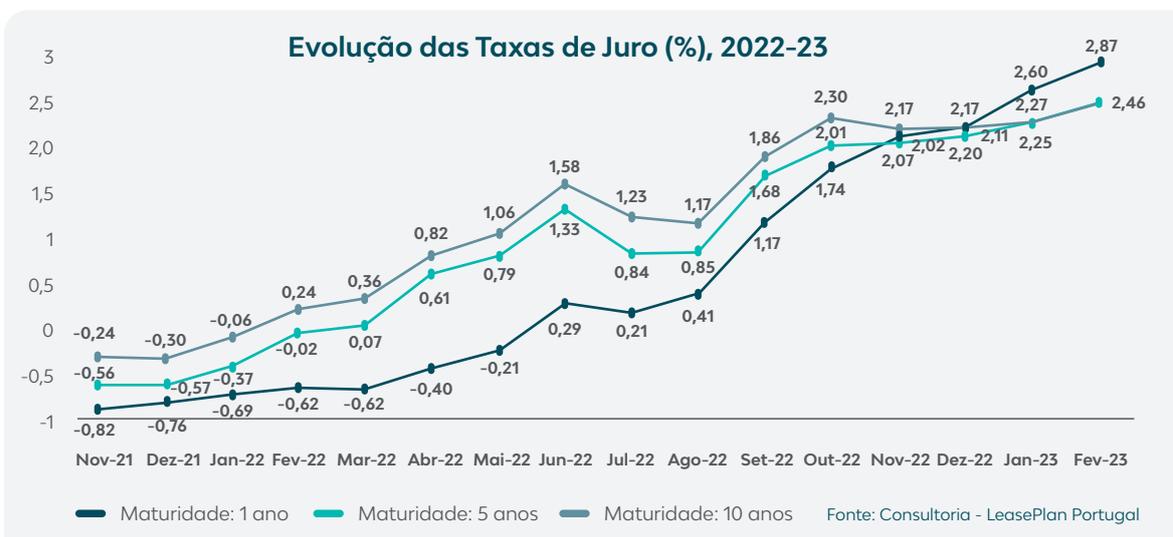
²Fonte: BPI Research, Dossier | Especial inflação: chegou para ficar?, Fev 2023

1.2. Taxas de juro

Apesar do prognóstico para este ano ser menos gravoso que o antecipado no final do ano passado, as perspetivas para 2023 continuam marcadas por fatores que vão condicionar fortemente a procura em geral. É de esperar um abrandamento do consumo que advém da persistência da inflação em níveis historicamente elevados (como vimos atrás), mas sobretudo do **aumento bastante forte e súbito das taxas de juro** diretoras do BCE.

Como já foi referido na 1ª edição da nossa Newsletter em Dezembro, para travar a inflação, a opção mais eficaz à disposição do Banco Central Europeu é o aumento das taxas de juro. Talvez não contássemos com tantos aumentos como os que temos assistido. Mas a verdade é que, embora a inflação esteja bem abaixo de seu pico, o crescimento dos preços subjacentes subiu para um recorde de 5,3% no mês passado³, aumentando o risco de gestão do BCE, que tem como missão que o crescimento do índice geral dos preços se fixe à volta dos 2%.

De facto, o último trimestre do ano passado e o primeiro trimestre deste ano registaram aumentos das taxas de juro. Se tivermos em conta o gráfico⁴ ao lado, as taxas com maturidade de 1 ano passaram de 1,74% em Outubro de 2022 para 2,87% em Fevereiro deste ano, o que traduz um aumento de 65% em apenas 5 meses. Este aumento dos juros vem na sequência da política monetária do BCE que, para além dos aumentos do final do ano passado, já no início de Fevereiro deste ano e, mais recentemente, no passado dia 17 de Março aumentou as taxas das operações principais de refinanciamento em mais 100 pontos-base (50+50), para os atuais 3,5%. **Será que os aumentos das taxas diretoras se ficam por aqui?** A posição do BCE tem sido conservadora/prudente, de modo que os mercados antecipam outros 50 pontos-base de aumentos antes do final do Verão. Diante deste cenário, alguns dos presidentes dos Bancos Centrais com assento no BCE sustentam que um novo aumento das taxas até ao Verão provavelmente representará uma restrição do crescimento económico.



1.3. Crescimento económico, índice de confiança do consumidor e desemprego

Se, por um lado, aguardamos com expectativa que não se confirmem os prognósticos de recessão que resultam deste aumento das taxas de juro, por outro temos alguns indicadores positivos na economia: o desemprego, o crescimento económico e o índice de confiança do consumidor

têm tido registos positivos que dão algum alento à maior parte dos agentes económicos, sobretudo quando comparados com outros períodos de crise recentes (2009-2010) em que os cenários foram mais desestabilizadores que os atuais.

³ Fonte: Reuters, 24 Feb 2023

⁴ Fonte: Eurostat

“Os primeiros dados de 2023 sugerem que a economia portuguesa possa evitar uma contração no primeiro trimestre.”

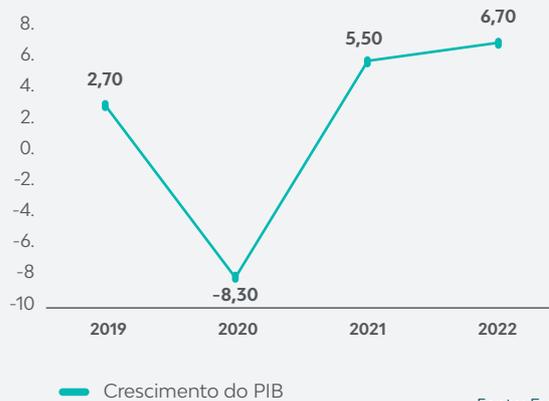
1.3.1. Crescimento da Economia

Os resultados do ano de 2022 surpreenderam-nos a todos, pela pujança dos 6,7% de crescimento face a 2021. Os mais cínicos dirão que muito se explica pelo crescimento mais tímido de 2021, abaixo da média europeia. Mas a verdade é que, mesmo considerando o desempenho mais anémico de 2021, o PIB português está 3,3% acima do registado em 2019 (pré-pandemia), o que compara com os 2,3% da Zona Euro⁵.

Os primeiros dados de 2023 sugerem que a economia portuguesa possa evitar uma contração no primeiro trimestre, fruto de um comportamento mais favorável dos preços da energia e da resiliência das economias da Zona Euro, onde estão os nossos principais parceiros comerciais.

Ora, se no ano passado o vaticínio era que em 2023 não escaparíamos a uma recessão, por mais ligeira que fosse, hoje os principais analistas esperam que a economia cresça cerca de 1%, o que não deixa de representar uma desaceleração muito forte face aos 6,7% registados em 2022, que traduz o aumen-

Crescimento do PIB (%), 2019 – 22



Fonte: Eurostat

to dos juros na Zona Euro e a perda de poder de compra em cadeia de famílias e empresas.

Por conseguinte, o cenário macroeconómico continua incerto, sem dúvida, mas os analistas reconhecem que 2023 apresenta-se hoje com riscos um pouco mais “calculados”.

1.3.2. Índice de confiança do consumidor

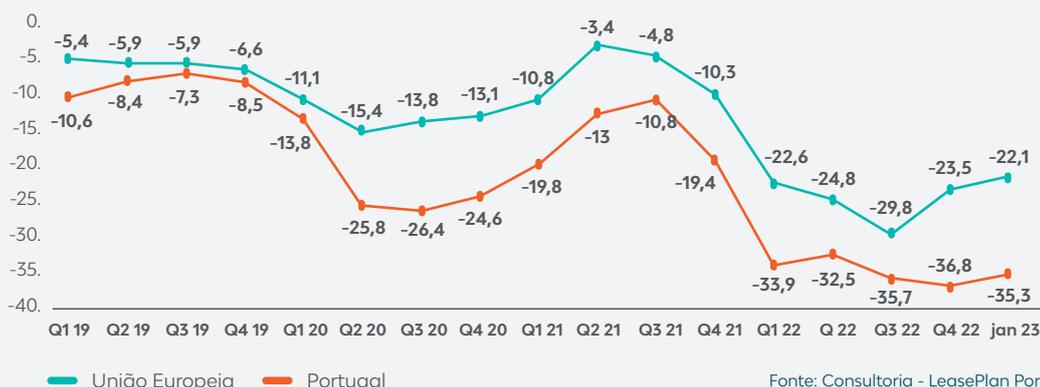
O índice de confiança do consumidor é outro dos indicadores que tem sido altamente afetado pelo contexto que estamos a viver. Em 2022 registámos números mínimos históricos, piores que os do período pandémico. Contudo, em Janeiro deste ano registámos um sinal positivo neste indicador.

Se no último trimestre de 2022 os valores sobre as decisões de consumo atingiam números negativos históricos, em Janeiro de 2023 registou-se

uma ligeira melhoria neste indicador que reflete as ponderações de consumo das famílias, mas também das empresas.

Entre os consumidores, a confiança recuperou para níveis de Setembro de 2022. A melhoria do sentimento económico na indústria também recuperou 2,6 pontos⁶, muito alicerçado no já referido controlo dos preços da energia e do comportamento da inflação em geral.

Índice de Confiança do Consumidor, 2019-2022



Fonte: Consultoria - LeasePlan Portugal

⁵Fonte: Eurostat, Real GDP per capita

⁶Fonte: Banco de Portugal, Indicadores de confiança

“Esta tendência de crescimento do desemprego em Portugal está a contrariar uma tendência de estabilização que se verifica na União Europeia.”

1.3.3. Desemprego

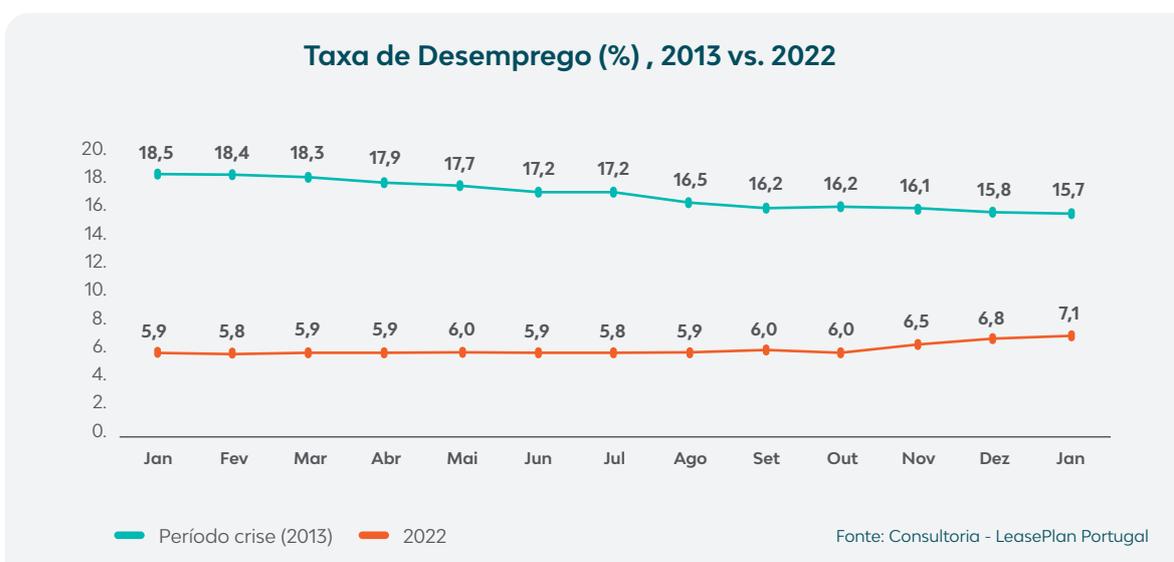
Desde Novembro de 2022 que a taxa de desemprego tem vindo a aumentar, fixando-se em 7,1% em Janeiro deste ano. Este número compara com os 6,8% em Dezembro e os 6,5% em Novembro. Este valor registado em Janeiro é o mais elevado desde Novembro de 2020 (7,3%). Para este indicador muito contribui a componente de desemprego jovem, que subiu quase 3 p.p., de 17,9% em Outubro para 20,5% em Janeiro.

Esta tendência de crescimento do desemprego em Portugal está a contrariar uma tendência de estabilização que se verifica na União Europeia e na Zona Euro; existe uma clara necessidade de acompanhar este indicador que, apesar de

estar muito longe do pico de 17,1% registado na média de 2013, está com sinais claros de inversão de tendência.

Este ponto é muito relevante na medida em que, na opinião da maior parte dos economistas, tem sido a resiliência do mercado de trabalho que tem suportado o desempenho mais positivo da economia.

Será que estamos a viver os sinais positivos de viragem que antevíamos na última edição da Newsletter em Dezembro de 2022? Ou será que o aumento das taxas de juro e a falência recente de instituições bancárias nos EUA e na Europa são os primeiros sinais de um 2023 desafiante?



2 Impactos no TCO

No último número da presente Newsletter analisámos a evolução da média do Custo Total de Utilização (TCO) de um cabaz de veículos, cujas componentes se viram bastante impactadas pelos desafios que a persistência do quadro macroeconómico descrito acima nos tem colocado. Destacámos o aumento generalizado dos preços de catálogo dos veículos (a par com as reduções significativas dos descontos comerciais praticados pelas Marcas), mas também salientámos como as variações nos preços dos com-

bustíveis e da energia impactaram os TCO ao longo de 2022.

Nesta secção vamos debruçar-nos sobre duas outras componentes do TCO que têm sido bastante afetadas pelo atual contexto: concretamente, vamos ver em que medida é que as taxas de juro e os custos de exploração estão a inflacionar a rubrica de custos das frotas.

Antes, contudo, vamos perceber que evolução teve o TCO index da LeasePlan desde há um ano para cá.

“De Março do ano passado para cá, os custos totais de utilização das frotas subiram em média 27%.”

2.1. TCO Index: evolução do último semestre

Se em Outubro passado já tínhamos registado aumentos globais na ordem dos 20%, em que as componentes mais afetadas foram as taxas de juro (+74%), a energia (+27%) e os impostos (23%) – esta última como corolário das restantes componentes – em Março deste ano o TCO regista novo aumento global de 7% relativamente a Outubro de 2022, sendo que as componentes mais afetadas continuam a ser as taxas de juro (+12%) e a amortização (+8%), uma vez que os impostos traduzem uma consequência, dado que a política fiscal não se alterou. **Ou seja, de Março do ano passado para cá, os custos totais de utilização das frotas subiram em média 27%.**

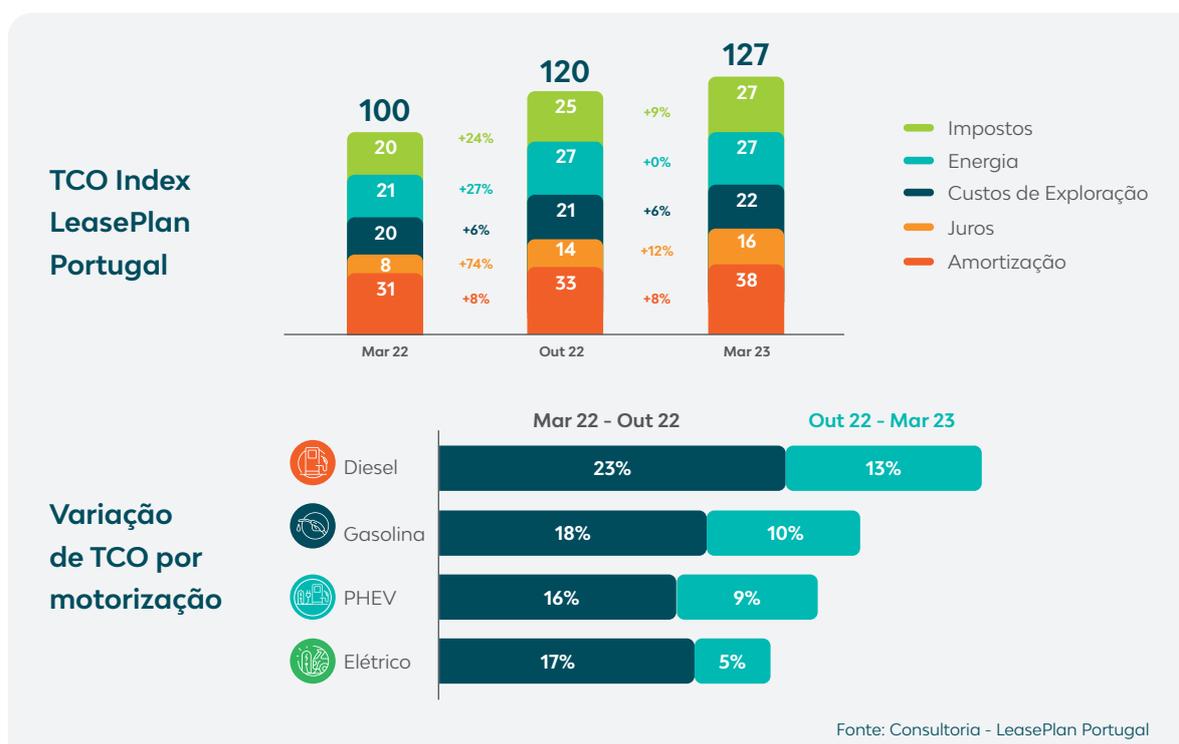
Perante este cenário, muitos gestores de frota colocam-nos questões como as que se seguem: «Será que estes aumentos nos custos de utilização se aplicam na mesma ordem a todas as motorizações?», ou «será que há propulsões menos afetadas do que outras?»

A resposta é simples: todas as motorizações sofreram aumentos de preços nos últimos 12 meses. Contudo, de facto existem motorizações mais afetadas que outras. Nos últimos 6 meses, o TCO dos EV e PHEV “apenas” aumentou 5% e

9%, respetivamente. Já nos veículos a combustão, os aumentos dos custos totais de utilização são da ordem dos 10% para a gasolina e 13% para o Diesel.

De acordo com o TCO Index da LeasePlan, de Março de 2022 para Março deste ano os EV viram os custos de utilização serem agravados em cerca de 22%, sendo que este valor se explica principalmente pelos aumentos dos preços de catálogo, das taxas de juros e dos custos de exploração (peças, pneus, mão-de-obra, etc.). Já os veículos a Diesel tiveram os custos totais de utilização agravados em mais de 36%. Ou seja, 14 p.p. a mais do que os EV. Para além de se verem agravados pelos componentes que contribuíram para o agravamento dos EV, os veículos a Diesel também foram impactados pelos aumentos dos combustíveis e sobretudo pela componente de impostos.

Com efeito, têm sido cada vez mais os clientes que optam por atualizações das grelhas de veículos disponíveis para os diferentes níveis hierárquicos nas suas organizações. Para além de evitarem *downgrades* (como veremos mais adiante), acabam por acelerar a sua jornada de transição para a mobilidade elétrica.



"A escalada das taxas de juro diretora e interbancárias atingiu um pico em Janeiro deste ano, data em que representaram um adicional de custo de financiamento da ordem dos 119% quando comparado com Janeiro do ano passado."

2.2. Análise das componentes do TCO: as taxas de juro e os custos de exploração

Como referimos no início desta secção, vamos agora debruçar-nos sobre duas componentes dos custos totais de utilização que também têm sido afetadas de forma direta pelo mercado: as

taxas de juro, que atingem diretamente os custos de locação para o financiamento de novos veículos e os custos de exploração, que incluem rubricas como peças, pneus e mão-de-obra.

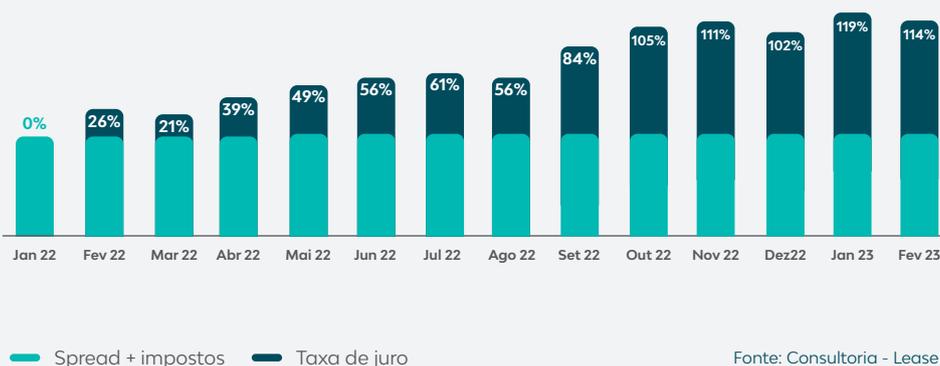
2.2.1. Evolução das taxas de juro e o aumento dos custos de financiamento

Para analisarmos os aumentos sentidos nas taxas de juro, tivemos como base as várias componentes que compõem os custos de financiamento da LeasePlan. E como acontece nas instituições financeiras, para lá do *spread* e dos impostos, existem taxas de juro interbancárias que ditam o custo do financiamento e, no caso do *renting*, da componente dos custos de locação. Se usarmos como base Janeiro de 2022, em que as taxas de juro diretoras estavam ligeiramente abaixo dos 0%, vemos que o custo de financiamento é ditado apenas pelos impostos e pelo *spread*. A partir de Fevereiro do ano passado, as taxas de juro começaram a subir e os custos de financiamento aumentaram 26% face ao mês anterior. Volvidos 12 meses, a escalada das taxas de juro diretora e interbancárias atingiu um pico em Janeiro deste ano, data em que re-

presentaram um adicional de custo de financiamento da ordem dos 119% quando comparado com Janeiro do ano passado. Estes aumentos explicam-se pelo facto de termos passado, em menos de 12 meses, de taxas diretoras negativas para os atuais 3,5%, de acordo com a atualização feita este mês pelo BCE.

Ou seja, apesar do aumento sentido nos custos dos financiamentos que acabaram por agravar as rendas dos veículos, é possível perceber que a componente de impostos e *spread* da LeasePlan manteve-se estável ao longo deste período, e que o aumento registado deve-se em larga medida ao aumento das taxas de juro diretoras, não se registando qualquer aumento das restantes componentes que representam o financiamento da LeasePlan.

Peso e evolução das taxas de juro nos custos de financiamento 2022-23

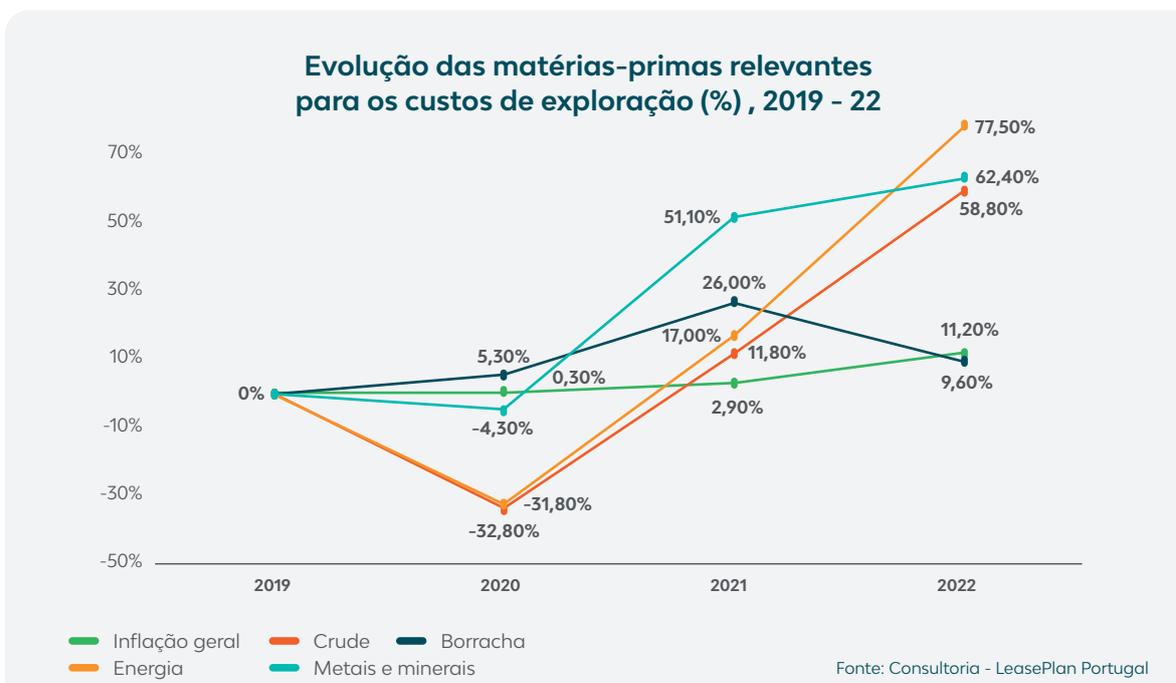


“Energia, metais, minerais e crude sofreram aumentos entre os 60% e os quase 80%, se tivermos como base o ano de 2019.”

2.2.2. A inflação e o aumento dos custos de exploração

Outra componente do TCO que tem sido afetada pelo atual momento do mercado são os chamados custos de exploração, que englobam peças, pneus, mão-de-obra, entre outros. Inevitavelmente, um aumento dos preços das diferentes matérias-primas que estão na base da produção das peças e lubrificantes necessárias para assegurar os serviços de manutenção, avarias e troca de pneus, por efeito de contágio, provoca um aumento de preço da parcela dos custos de exploração no TCO.

Se compararmos a evolução da curva da inflação (a verde, no gráfico ao lado) com a curva dos preços da energia (a amarelo) e das principais matérias-primas, cedo perceberemos que apenas a borracha – que está na base dos preços dos pneus – é que corrigiu a sua trajetória em 2022 e acompanhou o índice geral dos preços, mesmo assim fixando-se nos 9,6% de aumento; **energia, metais, minerais e crude sofreram aumentos entre os 60% e os quase 80%, se tivermos como base o ano de 2019.**

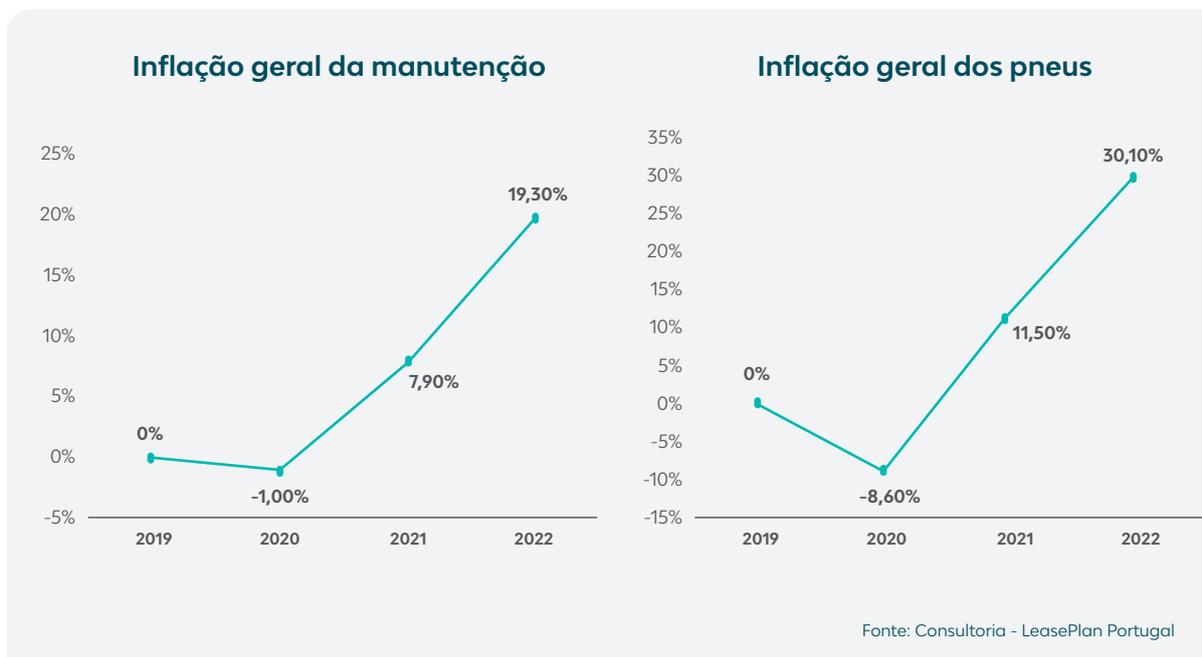


Em que medida é que a LeasePlan está a refletir estes aumentos nas rendas dos clientes?

De facto, como se pode ver no quadro da esquerda, a LeasePlan não está a refletir nas rendas os aumentos dos preços sentidos nas diferentes componentes. Com efeito, peças, mão-de-obra e lubrificantes tiveram aumentos médios de 61%, 24% e 15% respetivamente, de 2019 a 2022. No geral, estes aumentos traduzem cerca de 19,3% de aumentos no cabaz que compõe os preços de uma manutenção anual do veículo. No en-

tanto, a atualização de preço da componente de manutenção das rendas da LeasePlan ficou bem abaixo dos 2 dígitos de acréscimo. Já no caso dos pneus, os aumentos de preços sentidos rondam os 30%, mas as rendas da LeasePlan só foram atualizadas com aumentos que se ficaram muito aquém deste valor, não passando desta forma uma boa parte dos aumentos dos preços aos seus clientes.

“O setor automóvel nunca sentiu prazos de entrega tão elevados como os que sente hoje. E os primeiros meses do ano ainda não dão sinais de regresso à normalidade.”



3

Sabia que?

A escassez de veículos no mercado continua a desafiar-nos. Por este motivo, propomos regressar a três temas:

- i. Os prazos de entrega alargados dos veículos, numa análise feita agora por motorização,
- ii. O impacto que esta escassez está a ter nos nossos parceiros de *rent-a-car*, tão essenciais para o serviço de veículos de substituição, e
- iii. O conseqüente aumento de preços que resulta desta mesma escassez e que obriga muitas empresas a considerarem *downgrades* nas grelhas de veículos.

3.1.

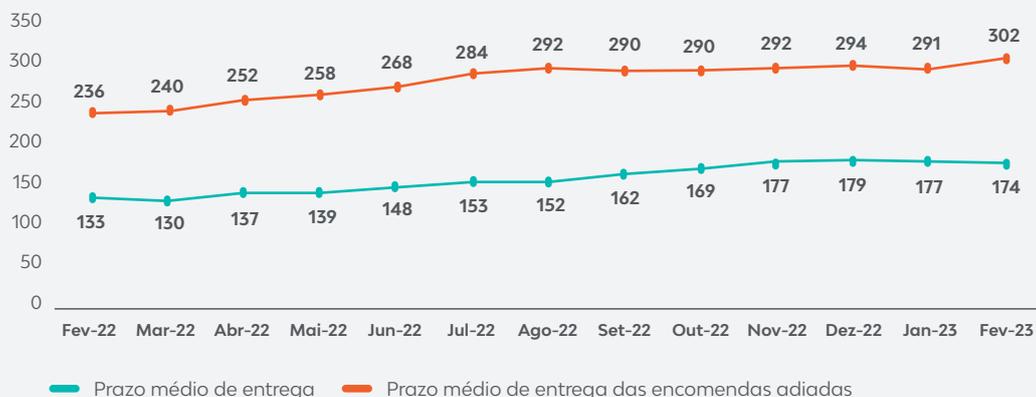
Os prazos de entrega dos veículos elétricos são menores do que os dos veículos a combustão?

Os prazos de entrega elevados são um desafio que já tínhamos abordado na nossa 1ª edição. Como vimos, o setor automóvel nunca sentiu prazos de entrega tão elevados como os que sente hoje. E os primeiros meses do ano ainda não dão sinais de regresso à normalidade. A média dos prazos de entrega dados pelas marcas por ocasião das encomendas até diminuiu ligei-

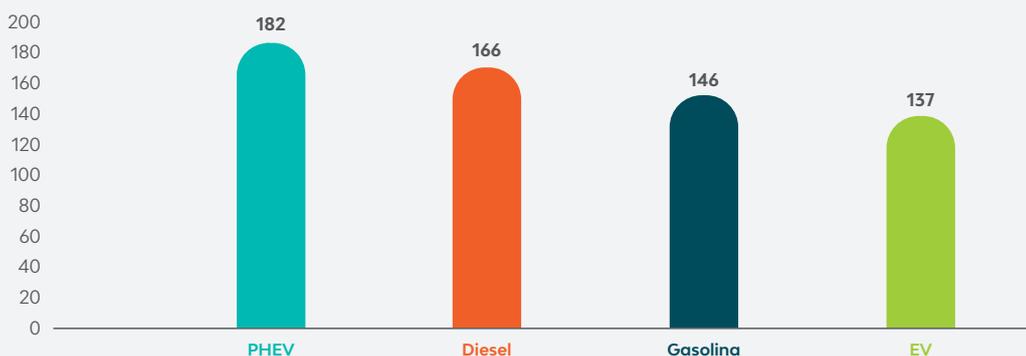
ramente em Fevereiro deste ano. No entanto, se tivermos em conta o prazo revisto ao longo do período de espera pela entrega, a verdade é que o mês de Fevereiro ainda registou um agravamento comparativamente a Dezembro de 2022. Ou seja, em Fevereiro a média das entregas com prazos adiados estava nos 10 meses.

"Nos 2 últimos anos, os gestores de frota têm sido severamente confrontados com aumentos de preços dos veículos, a ponto de não conseguirem incluir muitas renovações."

Prazos de entrega médios em dias, 2022 - 2023



Dias de entrega por motorização



Fonte: Consultoria - LeasePlan Portugal

Se na edição passada, auxiliámos os decisores nas escolhas de renovação de frota, dando a conhecer as marcas mais rápidas e mais demoradas na entrega, hoje damos a conhecer as motorizações mais rápidas e mais lentas a entregar, tendo em conta o número de dias.

Olhando para o último ano e para as entregas LeasePlan, as motorizações mais rápidas na entrega foram os elétricos e as mais lentas foram os PHEV e os Diesel. Os veículos elétricos representaram cerca de 4 meses e meio e os veículos a diesel representaram cerca de 6 meses.

3.2.

Transitar para EV pode dar oportunidade de não sofrer um *downgrade* de veículo?

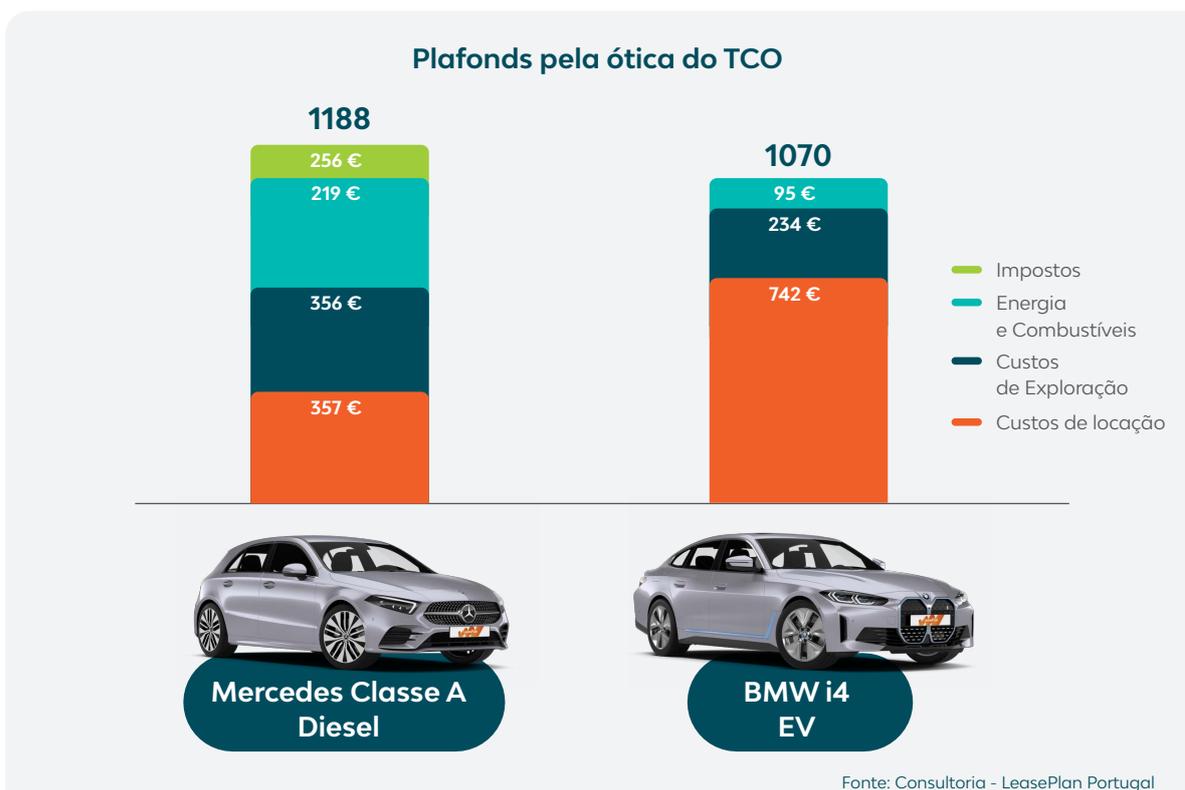
De acordo com o CarPolicy Benchmark 2022 da LeasePlan, publicado em Setembro do ano passado, cerca de 47% das empresas utiliza os plafonds de renda como forma de seleção de veículos. Nos 2 últimos anos, os gestores de frota têm sido severamente confrontados com aumentos de preços dos veículos, a ponto de não conseguirem incluir muitas renovações, nos segmentos habitualmente considerados para os diferentes níveis hierárquicos das suas organizações.

Para ilustrar esta realidade, pegámos num patamar de plafond de renda de 750EUR, bastante considerado entre as empresas de maior dimensão, e fomos ver o melhor modelo que conseguíamos encaixar em Fevereiro deste ano, no sentido de evitar a mínima percepção de downgrade dos condutores. Como podemos ver, com o mesmo plafond de 750€ era possível optar por um BMW i4 em Fevereiro de 2022 e volvidos 12 meses só é possível adquirir um VW iD5.

“Será ou não mais vantajoso olhar para a ótica do TCO em vez desta ótica do plafond de renda? Sem dúvida que sim.”

Feito este comparativo, e numa perspetiva de gerir uma eventual necessidade de gestão de expectativas e retenção de talento, surge uma questão que deve ser colocada por todos os gestores de frota: «**Não seria mais vantajoso considerar os plafonds numa ótica de TCO em vez da atual ótica da renda?**»

São já vários os clientes da LeasePlan que oferecem plafonds maiores caso os seus colaboradores optem por veículos eletrificados, pois estão conscientes que, numa ótica de custos totais de utilização, é mais vantajoso para as suas frotas, uma vez que representa poupanças em energia e



Fonte: Consultoria - LeasePlan Portugal

impostos, ao mesmo tempo que contribui para a satisfação do colaborador e acelera a agenda de sustentabilidade das duas organizações.

Vejamos um exemplo prático de um condutor com um perfil típico de 25 mil quilómetros por ano: se olharmos para um plafond de renda atual de um modelo Mercedes Classe A a Diesel e de um BMW i4, é claramente mais vantajoso optar pelo veículo a combustão (712EUR de ren-

da para o Mercedes, contra 975EUR do BMW, se somarmos os custos de locação e de exploração). Contudo, estamos a ignorar os custos relacionados com a energia e com a tributação autónoma. Com o contributo destas duas importantes componentes, somos levados à questão que levantámos acima: será ou não mais vantajoso olhar para a ótica do TCO em vez desta ótica do plafond de renda? Sem dúvida que sim, como aliás ilustra o gráfico acima.

“Para contornar a atual escassez, muitas locadoras ajustaram-se propondo soluções de mobilidade alternativas e mais flexíveis.”

3.3. O mercado já tem algumas sugestões de resposta ao problema da falta de veículos de substituição?

As disrupções no atual contexto de mercado têm sido constantes e, no mercado automóvel, a escassez de veículos afeta a generalidade dos agentes económicos: ou seja, para além de afetar a atividade dos nossos clientes, que contratam veículos para servir os seus propósitos de mobilidade, um outro ator bastante relevante que se vê largamente afetado são as Rent-a-Car, que não só deixaram de ter veículos para servirem os seus clientes do setor do turismo, mas também não conseguem servir as Locadoras que procuram veículos de substituição (VS) para responder às situações de imobilizações dos seus clientes.

Para contornar a atual escassez, muitas locadoras ajustaram-se propondo soluções de mobilidade alternativas e mais flexíveis para os seus clientes, nomeadamente através do serviço de vales de TVDE. Nesta modalidade, o cliente utiliza os servi-

ços das plataformas de TVDE para garantir a sua mobilidade nos períodos de imobilização dos veículos por ocasião dos serviços anuais de manutenção. E são já vários os clientes que preferem contar com um voucher TVDE que os permita ir da oficina para o local de trabalho e, no final do dia, do local de trabalho para a oficina para fazer a recolha do seu veículo, depois de realizada a revisão.

Outra tendência que reconhecemos no mercado é a agregação da oferta de veículo de substituição em segmentos, em alternativa às categorias oferecidas. Esta tendência explica-se pela cada vez menor disponibilidade de veículos a Diesel em alguns segmentos. Ou seja, os clientes deixam de subscrever uma categoria específica que os limita a uma motorização dentro de um segmento e passam a contar com um único segmento com uma disponibilidade alargada de motorizações.





Principais recomendações:

Recordamos as recomendações da LeasePlan, efetuadas no número anterior, mas que mantêm toda a atualidade face ao contexto económico adverso que continua a afetar o mercado automóvel.

Na sequência do que foi exposto ao longo das páginas anteriores e que caracteriza a situação que estamos a viver, a LeasePlan recomenda, aos decisores e gestores de frota, a avaliação de medidas, umas mais táticas outras mais estruturantes, com o objetivo de dar resposta aos constrangimentos existentes, e de entre as quais destacamos as seguintes possibilidades:



Prolongamento dos contratos de renting;



Transição para uma frota electricificada, o que implica um menor TCO;



Antecipação de encomendas e a actualização das políticas de frota por via de:

1. Alargamento do prazo do contratos;
2. Revisão dos *plafonds*;
3. Redefinição das marcas, modelos e equipamentos que estão pré-definidos em cada organização;
4. Recurso a contratos de curta duração – Flexiplan e Renting de usados – para suprir necessidades de curto prazo.



Recomendamos antecipar, na medida do possível, os momentos de manutenção e revisão, bem como flexibilidade na aceitação da categoria de veículo de substituição aquando de uma manutenção ou avaria, tendo em conta a fraca disponibilidade de veículos a Diesel nas *rent-a-car*.

Seja qual for a opção a considerar, o seu Gestor de Conta na LeasePlan estará como habitualmente totalmente disponível para avaliar e aconselhar sobre a oportunidade de cada uma. Não deixe de nos contactar.

FlexiPlan

Quando o futuro é incerto,
a flexibilidade é o melhor plano.



LeasePlan

Tempos desafiadores pedem respostas ágeis. Como o FlexiPlan: o aluguer de curta duração da LeasePlan. A solução para ter carro sempre que precisar – e deixar de ter quando entender, **sem qualquer custo**.

São contratos a partir de um mês, **com quilómetros ilimitados** e todos os serviços incluídos. Vá a leaseplan.com e veja como ter carro pelo tempo que precisar, **sem custos de rescisão** e com a flexibilidade que os novos tempos exigem. Se preferir, envie um e-mail para servico.cliente@leaseplan.com.

What's next?

leaseplan.com