



LeasePlan

What's next?



#01  
dez  
'22

**Outlook** • Setor Automóvel

# Mercado em disrupção

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

“... o mercado automóvel está a ser impactado por desafios que vão desde as disrupções nas cadeias de distribuição, até à escassez de matérias-primas e de componentes chave.”

Se recuarmos três anos no tempo, ninguém anteciparia uma crise pandémica mundial ou uma situação de guerra na Europa com as consequências profundas como as que vivemos. Hoje está claro para os agentes económicos que as condições do mercado global se alteraram. Mais concretamente o mercado automóvel está a ser impactado por desafios que vão desde as disrupções nas cadeias de distribuição, até à escassez de matérias-primas e de alguns componentes chave.

Num contexto agravado pela pressão inflacionista e pela subida das taxas de juro, os gestores de frota dos nossos clientes surgem todos os dias com questões novas e com desafios acrescidos face a 2019. Perguntas como:

«Em quanto tempo devo antecipar a renovação da minha frota tendo em conta os prazos de entrega vividos neste momento?» ou «Porque é que estamos a sentir a inflação no mercado auto?» Ou ainda, «Como é que eu justifico internamente estes aumentos de preços no orçamento da minha frota?»; são exemplos de questões que fazem parte do quotidiano dos nossos clientes e respetivos gestores de frota.

Perante estas e outras questões, a LeasePlan Portugal sentiu a necessidade de criar uma Newsletter trimestral, sob a forma de um boletim informativo, que tem a intenção de informar e de ajudar a dissipar algumas das nuvens que pairam no horizonte de todos nós.

## 1 Contexto Macroeconómico: um período de inflexão

**A economia mundial está a viver uma fase de transição:** da resiliência que reconhecemos no crescimento registado até aos meses de Verão, esbarrámos no ajustamento descendente da atividade económica, que está a ser antecipada pela deterioração do sentimento dos agentes económicos e pela degradação das condições dos mercados financeiros.

O fator que está a marcar este movimento de inflexão no mercado é a inflação. Os últimos 4 trimestres têm sido de aumentos exponenciais deste indicador – ver gráfico. No último trimestre do ano passado, a inflação no nosso país já andava

acima dos **2,8%**; no final do 1º semestre deste ano escalou para os **9%**. Os analistas referem que o Banco Central Europeu despertou tarde para o tema e a verdade é que, mesmo com os aumentos significativos das taxas de juro do início de Setembro e do final de Outubro, ambos da ordem dos **75 pontos base, a taxa de inflação subiu de 9% para 10%** no final do 3º trimestre. Mas em Dezembro o BCE voltou a aumentar as taxas de juro em mais 50 pontos base, apesar da inflação ter baixado dos 10,1% em Outubro para os 9,9% em Novembro. Finalmente, o esforço para baixar a inflação começa a dar frutos.

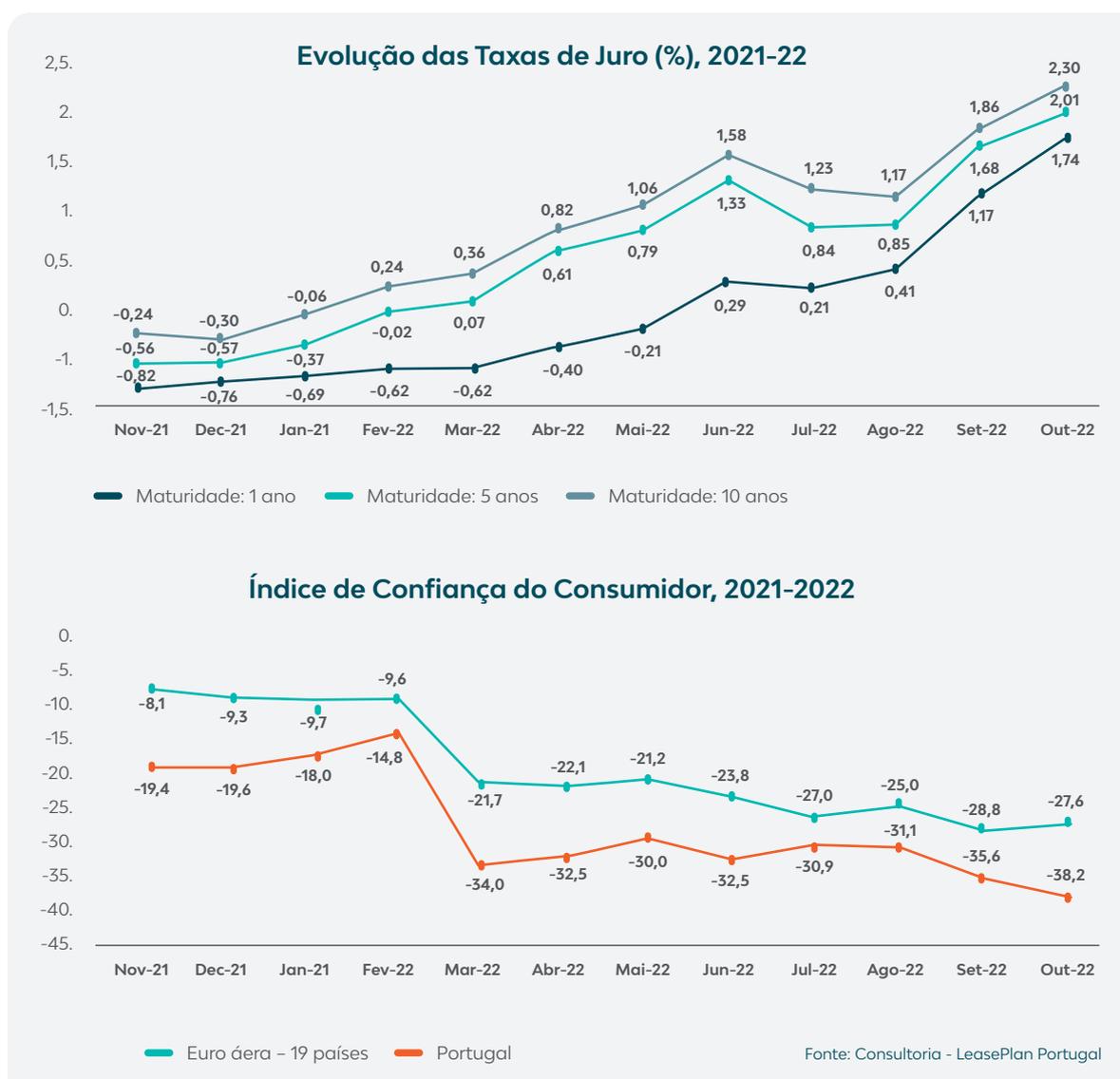
Evolução da inflação (%), 2019-22



**“No actual contexto, a confiança do consumidor, atingiu mínimos de 15 anos, com taxas abaixo das registadas no período da pandemia.”**

Os bancos centrais estão focados em travar os aumentos dos preços e provocar uma viragem do comportamento da inflação. Para tal, como aflorámos acima, a arma que tem sido usada pelo BCE tem sido o aumento das taxas de juro diretas, que se tem materializado em aumen-

tos das taxas interbancárias na generalidade das maturidades – ver gráfico. Note-se que até Janeiro deste ano, o mercado estava a operar com taxas negativas nas três maturidades. **De lá para cá, as taxas médias multiplicaram por 6, de -0,37% para 2,01%.**



Um indicador que está a ser afetado pelo contexto que vivemos é o da **confiança do consumidor, que este ano atingiu mínimos de 15 anos, com taxas abaixo das registadas no período da pandemia.**

Estes valores sugerem que algumas das decisões de longo prazo dos consumidores serão adiadas para períodos de maior estabilidade económica.

Neste sentido, compreende-se que famílias e empresas pensem duas vezes antes de investir num automóvel novo.

Dito isto, surgem alguns sinais animadores da indústria e do mercado: por um lado, assistimos a uma redução dos custos de transportes e a uma recuperação dos inventários, que poderão representar uma diluição gradual dos estrangulamen-

## “O setor automóvel é um dos mais afetados pelo contexto económico que estamos a atravessar. Uma das consequências é a escassez de automóveis no mercado.”

tos nas cadeias de fornecimento e, por essa via, no processo de formação dos preços; por outro lado, as respostas europeias à crise energética (sobretudo através do crescimento das reservas de gás, que estão a 95% da capacidade), começa a fazer-se refletir nos preços do mercado de futuros do gás para 2023, que nas últimas semanas teve uma queda de 25%.

### Será que estamos já num ponto de viragem descendente no comportamento da inflação?

A melhoria das restrições do lado da oferta assim o sugere. E o arrefecimento da atividade nos próximos 6 meses pode confirmar este cenário. A dú-

vida que se coloca é para quando uma retoma à normalidade dos preços. Os mercados financeiros antecipam que a inflação poderá baixar aos 5% no Verão do próximo ano. Mas a descida subsequente será muito mais lenta, havendo analistas que apontam para um prazo de mais de 2 anos até que o índice dos preços volte à casa dos 2%.

Numa perspetiva a curto-prazo, as prioridades prendem-se com a necessidade de identificar os fatores que estão a exercer pressão nos preços em geral, enquanto acompanhamos os efeitos que o atual aperto monetário terá na atividade económica e no emprego.

## 2 Impactos no TCO

**O setor automóvel é um dos mais afetados pelo contexto económico que descrevemos.** Para além da disrupção das cadeias de fornecimento, que já vem do tempo da pandemia, a guerra na Ucrânia agravou este cenário, desde logo pela escassez de matérias-primas e de componentes chave.

**A consequência é uma escassez de veículos sem precedentes.** Juntamente com o contexto que atravessamos, os efeitos desta escassez são múltiplos e com impactos de vária ordem: nos aumentos de preços de catálogo, redução dos des-

contos comerciais praticados pelas Marcas, agravamento das taxas de juro que estão na base dos financiamentos dos veículos, aumento dos preços dos combustíveis e da energia, mas também nos prazos de entrega bastante alargados.

Vamos analisar aqui alguns destes impactos, mais em concreto para os efeitos que reconhecemos nos custos totais de utilização dos veículos, muito sentidos para quem está a gerir frotas e tem de implementar processos de renovação com base em orçamentos que são desafios trimestre após trimestre.

### 2.1. Index de evolução das diferentes componentes do TCO

**Nos últimos 6 meses, os custos totais de utilização (TCO) aumentaram 20%** – ver figura. Este aumento é mais sentido em algumas rúbricas do que noutras.

As componentes que registaram aumentos mais significativos foram as taxas de juro, energia e os impostos, que apresentaram aumentos do seu peso na ordem dos **74%**, **27%** e **24%** respetivamente. Como vimos atrás, o aumento das taxas de juro reflete o que se passa nos mercados interbancários e traduz o esforço de retração do consumo para contenção da inflação. Mas dentro da

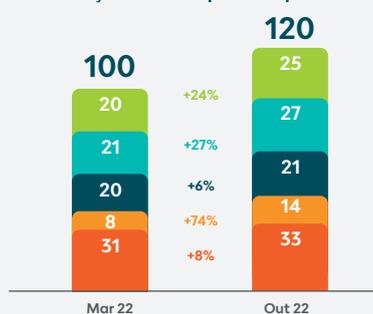
componente de locação, não foram só as taxas de juro que aumentaram. Os valores de investimento nos veículos também subiram o seu peso em 8%. Mais à frente, podemos ver o que contribui para este aumento. Na senda do aumento dos preços, confirmamos também o respetivo aumento dos impostos.

Mas como podemos ver, os aumentos foram significativos também na energia, particularmente na componente dos combustíveis fósseis, período em que o preço do Diesel ultrapassou os preços da gasolina.

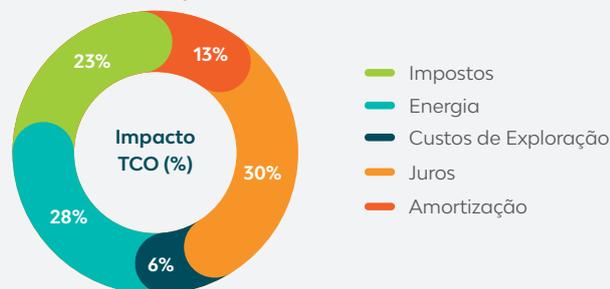
## TCO Index LeasePlan Portugal

Geral e por Componente (Mar - Out / 2022)

## Variação do TCO por componente

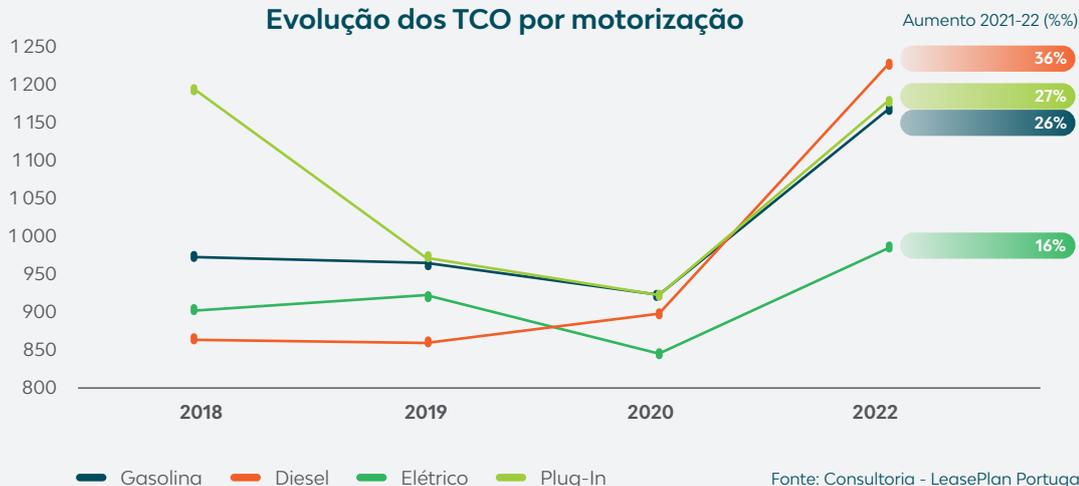


## Peso de cada componente no total da variação do TCO



Fonte: Consultoria - LeasePlan Portugal

## Evolução dos TCO por motorização



Fonte: Consultoria - LeasePlan Portugal

## Considerando agora a evolução dos TCO nos últimos anos, percebemos três aspetos:

**I.** Até 2021 os TCO apresentaram movimentos que se enquadravam dentro de uma certa norma e estabilidade. Os movimentos mais significativos que assistimos prendem-se com o crescimento da oferta no mercado e o respetivo ganho de competitividade nas motorizações eletrificadas, mas sobretudo das revisões fiscais que assistimos em 2019;

**II.** De 2021 para cá, **os custos totais de utilização aumentaram em média 26%**. Ou seja, se de Março

para cá os aumentos foram de cerca de **20%** como vimos no ponto anterior, de Outubro do ano passado para Março deste ano cresceram **6%**;

**III.** **Os veículos 100% elétricos foram os menos impactados no aumento dos TCO.** Para além de disporem de uma oferta mais alargada, com preços cada vez mais competitivos, não sofreram com aumentos da componente de eletricidade. Por seu turno, os veículos a Diesel são os que exibem o maior aumento, justificado pelo impacto do custo do combustível.

## 2.2.

## Análise de algumas componentes do TCO

Vamos agora olhar para duas componentes dos TCO que têm sido afetadas de forma menos visível pelo mercado: **(I) aumento dos preços de catálogo**, ao qual se junta uma diminuição dos descontos comerciais por parte das Marcas, que

assistimos por força da escassez da oferta e que afetam a componente de investimento e de locação; **(II) aumentos dos preços dos combustíveis**, por contraste ao que se verificou na eletricidade.

“O aumento que se registou em 2022 foi ainda mais significativo. Em média, face a 2021, os preços de catálogo cresceram mais 9%. Como os descontos diminuíram cerca de 5% adicionais, estamos perante um agravamento de 14%.”

## 2.2.1. Variação dos preços de catálogo e dos descontos

A análise que se segue teve como base um cabaz de cerca de **20 modelos com especificações similares**, que correspondem a **50% da frota da LeasePlan**. Como podemos ver no gráfico, e tendo como base o ano de 2020 (menos afetado pelos efeitos da pandemia), vemos que em **2021 os preços de catálogo subiram 4%** e a diminuição dos descontos das marcas contribui para um **aumento adicional de 2%**. Ou seja, **6% no total**. Ora, estes 6% de 2021 já seriam de si bastante significativos, ou não estivéssemos no meio de uma pandemia

como nunca tínhamos vivido antes. No entanto, **o aumento que se registou em 2022 foi ainda mais significativo. Em média, e face a 2021, os preços de catálogo cresceram mais 9%** e, como os descontos diminuíram cerca de **5% adicionais**, basicamente estamos perante um agravamento de **14%**. Se compararmos com o ano de 2020, que exibia valores normalizados, para um mesmo modelo com especificações similares, **em média o seu valor de investimento viu-se agravado em cerca de 20%**.

Index de variação de preços catálogo e descontos

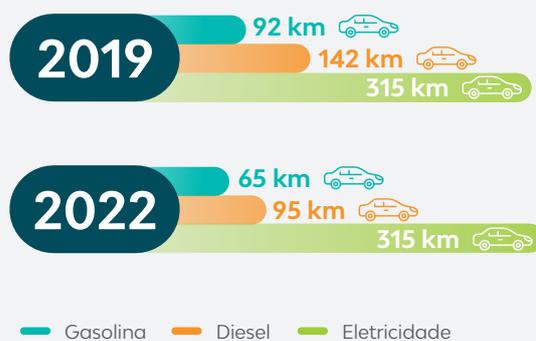


## 2.2.2. Variações nos preços da energia

O valor da energia é outra das componentes do TCO que variou muito nos últimos tempos. Se olharmos para os preços dos combustíveis e eletricidade no período pré pandemia e compararmos com os valores de hoje, percebemos esses aumentos. E a questão à qual tentámos responder foi: **“Com 10€ quantos quilómetros percorria em 2019 e quantos quilómetros consigo percorrer hoje?”**

**nota:** O preço da eletricidade foi calculado com base num perfil de 60% carregamento em casa, 30% carregamento no escritório e 10% carregamento nos carregadores públicos.

Km percorridos com 10€ de combustível



O estado atual do mercado desafia-nos em diversos temas. Um dos problemas são os prazos de entrega de veículos e outro os períodos de imobilização para manutenção elevados.

A resposta é clara, em 2019 com 10€ percorríamos 92 Km com gasolina, enquanto hoje percorremos 65 Km, o que equivale a **menos 30%**. Se nos focarmos nos mesmos 10€ para o diesel, em 2019 percorríamos 142Km e hoje percorremos 95 Km, o equivalente a **menos 33%**. Já a eletricidade é a única que mantém as tarifas de há três anos e, hoje conseguimos percorrer os mesmos 315 Km, acentuando ainda mais as diferenças nos TCO por motorização.

Podemos por outro lado constatar também que se em 2019 já andávamos o triplo dos quilómetros em 100% elétrico com os mesmos 10€ do que em Gasolina, em 2022 **andamos quase cinco vezes mais**. E a mesma comparação com o **Diesel** mostra-nos que, se em 2019 percorríamos num veículo 100% elétrico o dobro da distância percorrida por um veículo a gasóleo, em 2022 essa distância passou a ser **três vezes mais**. Tudo isto por força dos aumentos dos preços dos combustíveis fósseis.

### 3

## Sabia que?

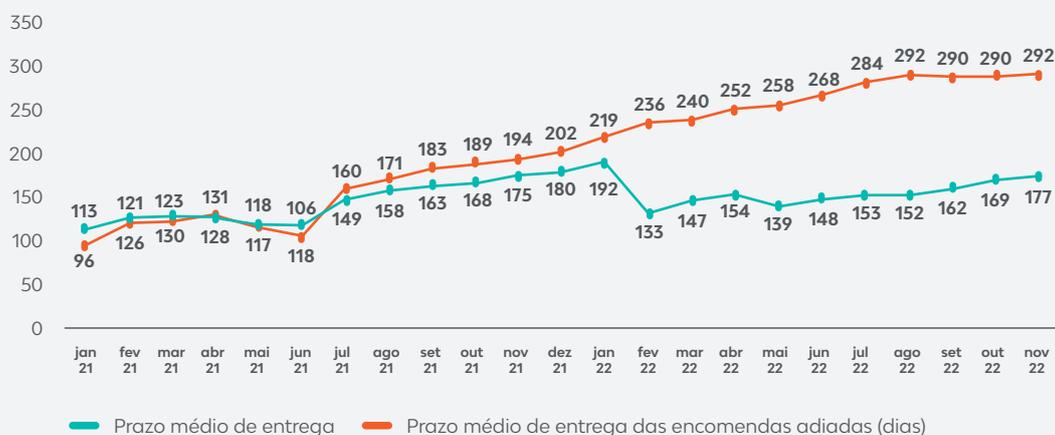
### Os prazos de entrega nunca estiveram tão alargados no setor automóvel?

Em 2021 os prazos de entrega rondavam os 3 meses, no que era considerado na altura como um prazo normal. Hoje, os mesmos veículos estão com **prazos médios próximos dos 6 meses**. A agravar este cenário, não são raros os casos em que as encomendas veem o seu prazo de entrega revisto. E nesses casos (que excedem os 50% do total), **os prazos de entrega agravados depois da revisão, estão em quase 10 meses**.

Este contexto de mercado deve conduzir os Gestores de Frota à seguinte questão:

**“Em quanto tempo devo antecipar a renovação da minha frota, tendo em conta os prazos de entrega vividos neste momento?”**

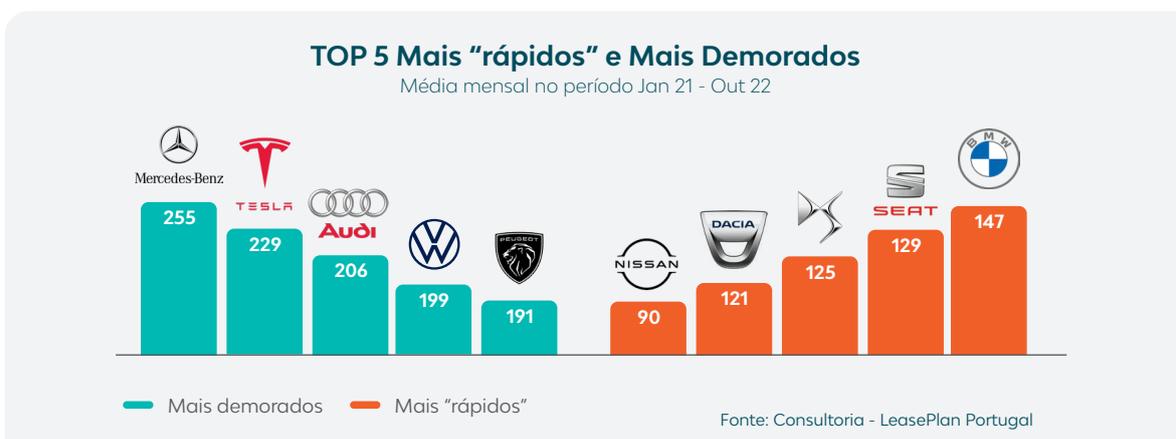
Prazos de entrega médios em dias, 2021-22



Fonte: Consultoria - LeasePlan Portugal

Auxiliando os decisores nas escolhas a serem feitas em momentos de renovação da frota, é impor-

tante ter em conta as marcas mais rápidas e as marcas mais demoradas na entrega de veículos.

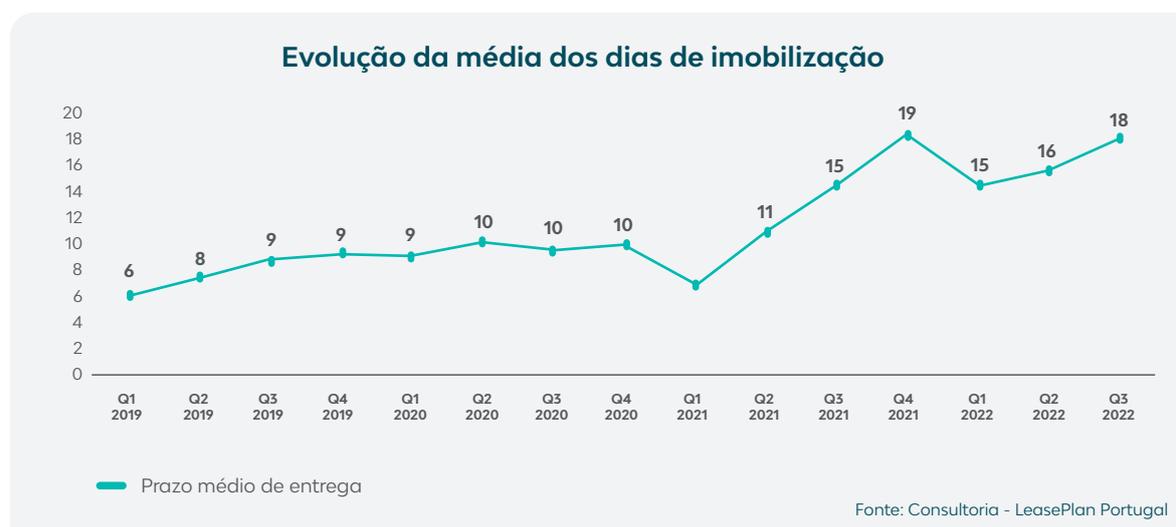


## O período de imobilização dos veículos para manutenção, por motivo de avaria, é em média o triplo do registado em 2019?

**A falta de componentes e de peças tem também afetado o tempo de paragem dos veículos para a sua respetiva manutenção.** Se no mercado das frotas, o tempo de imobilização não afetava tanto os condutores, porque era referente sobretudo à manutenção preventiva, hoje, com o recurso às extensões de contratos para evitar os agravamentos dos custos de utilização dos veículos, os Gestores de Frota têm de gerir frotas com idades médias muito superiores e deparam-se com imobilizações por avaria bem mais frequentes e, por essa via, tempos de imobilização mais alargados.

Os dados da LeasePlan mostram que no **3º trimestre deste ano as imobilizações eram em média por períodos 3 vezes superiores aos registados no início de 2019.**

Este dado torna-se ainda mais difícil de gerir se tivermos em conta que durante o período de imobilização, além da escassez de veículos de substituição – com especial relevância nas motorizações a Diesel cuja disponibilidade nas rent-a-car está progressivamente mais diminuta –, os custos com estes serviços podem representar fatores de pressão desnecessários num cenário de eventual renovação.



O problema da escassez de automóveis no mercado não estará resolvido antes de 2024, pelo que é prudente aplicar as medidas recomendadas à mitigação desta crise.

## Conclusão

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:

- ✓ Prologamento dos contratos de *renting*;
- ✓ Transição para uma frota electrificada, 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.**



Consultoria LeasePlan Portugal

Lisboa LagoasPark Ed. 6, 2740-244 Porto Salvo · Porto Edifício Burgo, Avenida da Boavista, 1837 Sala 7.1 4100-133 Porto  
Tel.: 800 20 42 98 · e.consultoria@leaseplan.com