



LeasePlan

What's next?



#3
dez
'23

Outlook

Contexto de mercado & Tendências 2024

Contexto macroeconómico • Inflação: solução ou tendência?
Taxas de juro • Índice de confiança do consumidor • Impactos no TCO
Novos *players* no mercado europeu



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

Nesta edição damos nota dos primeiros indicadores de que a tendência de aumento de preços pode estar a inverter-se. Com isso regressarmos a um caminho de crescimento das vendas de veículos novos e custos totais de utilização mais contidos.

Nota introdutória

Passou praticamente um ano desde o lançamento do primeiro *outlook* do mercado automóvel, o qual tem como objetivo contribuir para o processo de tomada de decisão dos gestores de frota tendo em conta o contexto económico de incerteza vivido nos últimos anos. As notícias relacionadas com a economia global e, em particular, com o mercado automóvel não têm sido animadoras num passado recente, mas nesta edição damos nota dos primeiros indicadores de que a tendência pode

estar a inverter-se. Com isso regressarmos a um caminho de crescimento das vendas de veículos novos e custos totais de utilização mais contidos.

Esta tendência está sintetizada no quadro que integra indicadores macroeconómicos e indicadores do mercado automóvel, sendo que já existem evidências de redução nos preços e aumentos nos descontos dos veículos novos assim como um abreviar dos respetivos prazos de entrega.

Indicadores económicos	nov 2022	abril 2023	outubro 2023
Inflação	↑	↓	↓
Taxas de juro	↑	↑	↑
PIB	↑	↓	↓
TCO Index LeasePlan	↑	↑	↑
Indicadores Mercado Automóvel			
Preços	↑	↑	↓
Descontos	↓	↑	↑
Prazos de entrega	↑	↑	↓

Fonte: Consultoria LeasePlan

1

Contexto Macroeconómico:

De *pernas para o ar*, a inflação acelera e desacelera e o crescimento abranda

Durante o primeiro semestre do ano, foram múltiplos os obstáculos que a atividade económica global e nacional ultrapassou. Assistimos a uma trajetória descendente da inflação desde o início de 2023 enquanto que as taxas de juro terão alcançado o seu pico, segundo os especialistas. Por isso, poderemos estar a aproximar-nos de um ponto de viragem em que os efeitos da política de contração monetária do BCE dos últimos 18 meses estão finalmente a fazer-se sentir.

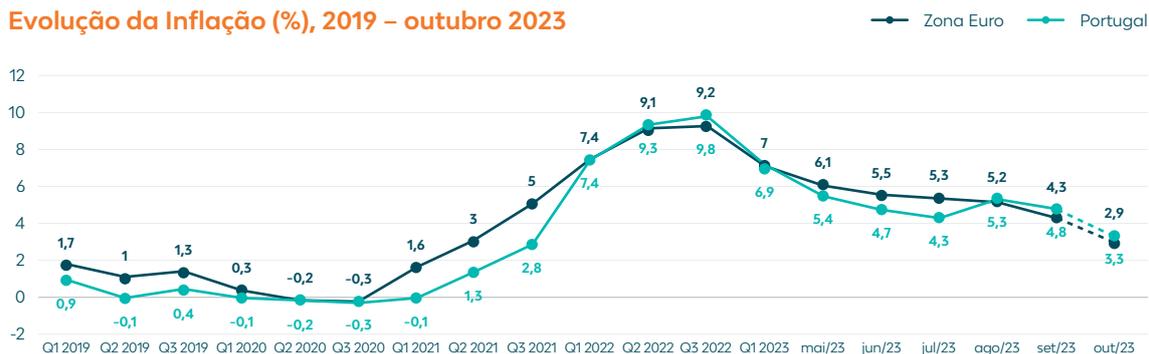
1.1

Inflação: solução ou tendência?

O comportamento da inflação no espaço europeu continua sujeito a dois riscos. Por um lado, as pressões sobre os preços dos produtos energéticos, mesmo considerando os progressos que têm sido feitos em matéria de energias renováveis e de diversificação de fornecedores. Por outro, aquilo a que os economistas chamam de efeitos de segunda ordem. Ou seja, temos assistido a alguma recuperação dos salários que se tem traduzido numa almofada dos efeitos da inflação e este fenómeno não ajuda no combate à erosão monetária. Em agosto, tal como sugeriam as previsões dos analistas, a inflação sentiu as

oscilações dos preços dos combustíveis, oscilando também este indicador acelerado para 5,3%. Contudo, em setembro voltou a registar os 4,3% que já tinha registado em julho. E para outubro, as previsões do Eurostat sugerem nova descida, atingindo os 3,3%, continuando uma descida consecutiva de 10 meses e voltando a colocar a curva no sentido descendente da inflação. A inflação da zona euro também tem vindo a registar diminuições ao longo dos últimos 12 meses, registando em setembro 4,8% (menos 0,4 p.p. que em agosto) e em outubro uma descida para os 2,9%.

Evolução da Inflação (%), 2019 – outubro 2023



Fonte: Eurostat

1.2

Taxas de juro: mais um degrau... estaremos no cume?

Os bancos centrais utilizam a política monetária para restringir o consumo e, com isto, impulsionar a diminuição da inflação para que, a curto e médio prazo esta atinja o objetivo de 2%. Desde o último trimestre de 2022 que o BCE tem vindo a aumentar as taxas de juro. Na última publicação deste boletim, em março de 2023 demos nota disso mesmo. A necessidade de travar a escalada inflacionista tem levado os bancos centrais a aumentar as taxas de juro. Desde o final do 1º trimestre deste ano as taxas de juro oficiais do BCE aumentaram de 3,0% para 4,5%, com o último aumento a acontecer no dia 20 de setembro. Foram 125 pontos base de aumento em pouco mais de 125 dias de intervalo, sendo que analistas do BCE acreditam que este é o pico.

O que é que isto significa? Na prática, como se pode ver no gráfico (pág. 6), que as taxas de juro com maturidades mais curtas tenham aumentado em média dos 2,89% em março para os 3,51% em setembro – 21% de aumento em 4 meses.

Uma vez atingido o cume, ainda que as taxas possam descer, é de esperar que não voltem tão depressa aos valores registados em meados de 2022. O mais certo é que se fixem em valores restritivos durante grande parte de 2024.

O sentimento de mercado é que os Bancos Centrais vão conseguir baixar a inflação até

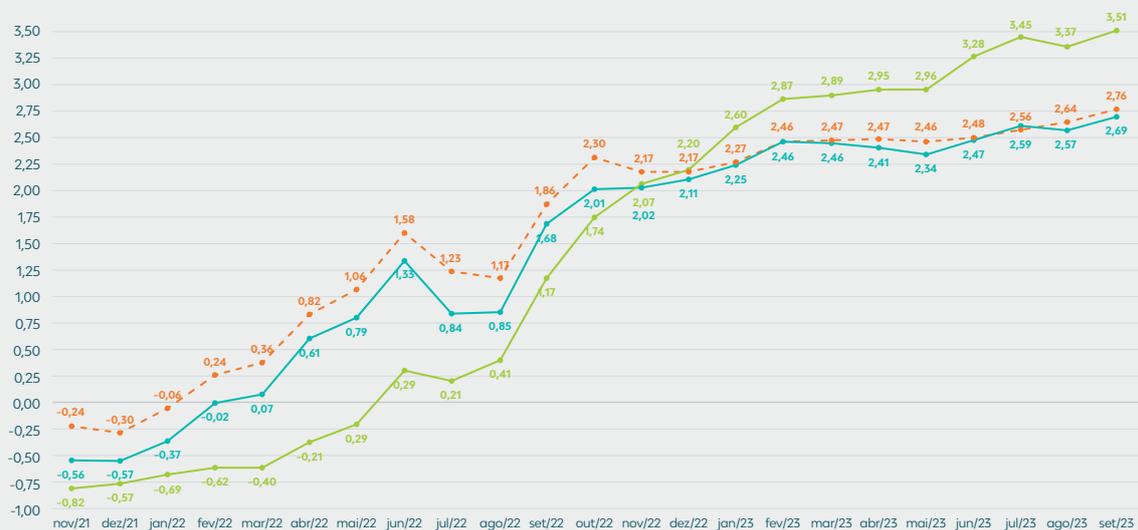
aos 2% nos próximos 2 anos. No caso europeu, contudo, tudo depende, desde logo, das poupanças acumuladas desde a pandemia. E no caso português, infelizmente estas atingiram o seu limite. O agravamento dos encargos mensais de muitos agregados familiares, juntamente com os escassos estímulos ao aforro, resultou numa taxa de poupança das famílias que está num dos valores mais baixos deste século. No 4º trimestre de 2019 a taxa de poupança das famílias era de 7,2% do rendimento disponível. No final do 1º trimestre de 2021, no meio da pandemia, quase que dobrou para os 13,7%. Mas daí em diante, esteve sempre a descer até aos 5,9% no 1º trimestre deste ano de acordo com dados do INE.

Para além das poupanças, a contenção da inflação e do aumento das taxas de juro depende da manutenção ou da gradual retirada de políticas fiscais expansionistas, dos atrasos nos efeitos das políticas monetárias (como aliás aconteceu nos primeiros aumentos dos BCE no final de 2021) e na resiliência dos mercados de trabalho.

Para além de todos estes elementos, a inflação alemã demorou mais tempo a descer e a chegar a números idênticos aos portugueses e tem um peso bastante maior na inflação da Zona Euro. Este fator por si só pressiona os preços no resto da Europa e impede o alívio das taxas de juro.

No meio deste esforço de contração monetária, como se podem preparar famílias e empresas? Estaremos perante um provável período de contração económica?

Evolução das Taxas de Juro (%), 2021 – 2023



Fonte: Eurostat

— Maturidade: 1 ano

— Maturidade: 5 anos

- - Maturidade: 10 anos

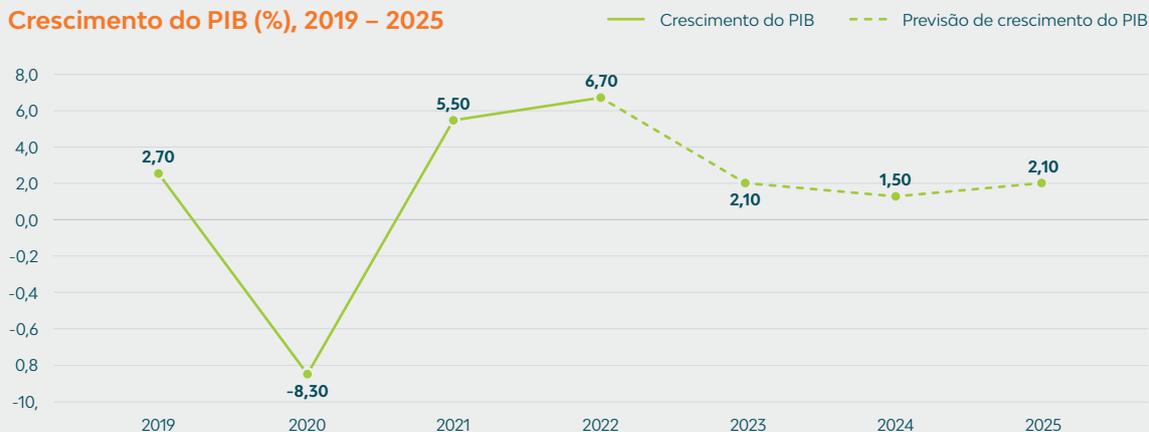
1.3

A escalada das taxas de juro está a travar o crescimento económico

Como vimos atrás, as dinâmicas que marcarão o primeiro semestre do ano na economia global têm sido três: (i) atividade económica resiliente aos prognósticos mais pessimistas anunciados no final de 2022, (ii) valores de inflação em queda continuada um pouco por toda a parte e, *last but not least*, (iii) condições financeiras cada vez mais restritivas que traduzem o esforço de contração monetária imposto pelos bancos centrais através das subidas das taxas de juro. Esta dinâmica é que justifica uma expectativa favorável de crescimento do PIB português de 2,1% para o presente ano de 2023.

Contudo, os indicadores mais recentes da atividade económica global sugerem que a dinâmica que assistimos no primeiro semestre arrefeceu bastante desde a chegada do Verão, sem que haja uma intenção de relaxamento da atual política de contração monetária. Estados Unidos da América, China e Zona Euro preveem abrandamentos nos próximos trimestres, em resultado das políticas monetárias restritivas. Na Europa, até julho, reconhecia-se um contraste entre a superação das economias periféricas e a atual vulnerabilidade das economias centrais (com a Alemanha à cabeça).

Crescimento do PIB (%), 2019 – 2025

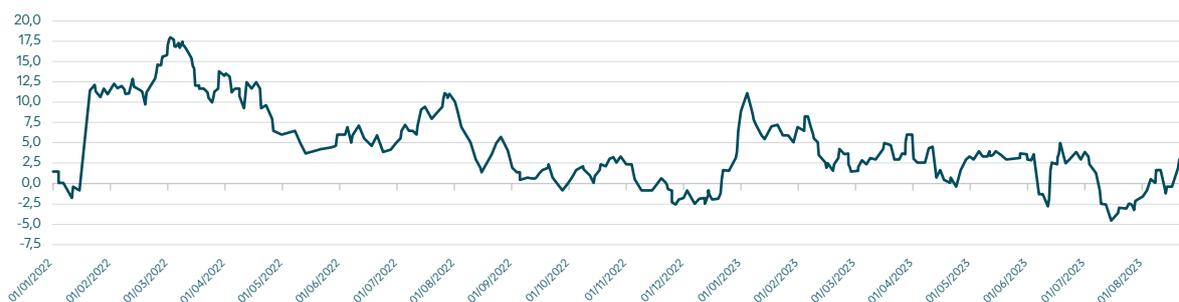


Fonte: Banco de Portugal

O segundo trimestre de 2023 já ficou marcado por um forte abrandamento do PIB português, que registou uma variação nula em cadeia, crescendo 2,3% em termos homólogos, de acordo com a estimativa rápida do INE¹. E o problema é que o indicador diário da atividade económica² do Banco de Portugal sugere que o cenário pode piorar no terceiro trimestre, conforme mostra o gráfico. Em meados de julho, este indicador – que tenta medir quase em tempo real a variação homóloga da atividade económica através de variáveis como o tráfego rodoviário de veículos

comerciais pesados nas autoestradas, o consumo de gás e eletricidade, ou as compras efetuadas em Portugal com cartões de residentes e não residentes – **entrou em terreno negativo, mantendo-se no vermelho até à semana terminada a 6 de agosto**, que incluiu a realização das Jornadas Mundiais da Juventude. Ou seja, numa altura em que o setor do turismo deveria estar na plenitude da sua pujança, o indicador diário da atividade económica sugere que o crescimento do PIB no terceiro trimestre terá sido mais fraco do que os anteriores.

Indicador diário da atividade económica



Fonte: Banco de Portugal

¹ Fonte: INE, Contas trimestrais

² Fonte: Banco de Portugal: Indicador diário de atividade económica – 31 de agosto de 2023 (bportugal.pt)

1.4

Índice de confiança do consumidor e indicador de clima económico diminuem

Outro indicador que vale a pena acompanhar é o índice de confiança de consumidor. No início de 2022, atingimos mínimos históricos, mas em janeiro de 2023 registaram-se os primeiros sinais de melhoria.

Perante os sucessivos aumentos das taxas de juro, que continuam a consumir cada vez mais os rendimentos das famílias, até quando é que os consumidores se manterão confiantes?

De acordo com os números, em julho, o índice de confiança registou o valor mais alto desde o início da guerra na Ucrânia tendo retomado a trajetória descendente até outubro. Podemos extrapolar daqui que as famílias estarão mais pessimistas quanto à evolução da economia do país e quanto à situação financeira do agregado familiar para o próximo ano.

Índice de Confiança do Consumidor, 2019 - 2023



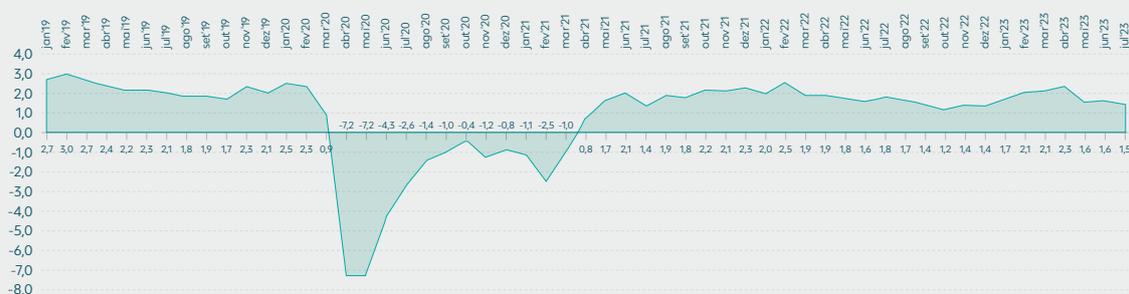
Fonte: Banco de Portugal

Ao contrário dos primeiros sinais, de janeiro e de julho de 2023, o índice de confiança do consumidor voltou a cair em outubro. Um indicador de que as famílias estarão mais pessimistas quanto à evolução económica do país em 2024.

Um outro indicador – indicador de clima económico³ – que mede a confiança dos empresários também registou uma quebra em julho e agosto, depois de ter estabilizado em junho. De assinalar que, de acordo com os inquéritos de conjuntura às empresas e aos consumido-

res realizado pelo INE, esta redução traduz uma queda transversal em todos os principais setores de atividade. Nomeadamente, na indústria transformadora, na construção e obras públicas, no comércio e nos serviços.

Indicador de clima económico



Fonte: INE, referente à Indústria Transformadora, Construção e Obras Públicas e Serviços

2

Impactos no TCO

Debruçamo-nos agora sobre uma secção regular do nosso boletim informativo: diante do cenário descrito no capítulo anterior, como têm variado os custos totais de utilização (TCO) dos veículos, e quais as componentes do TCO mais afetadas?

Recordamos que a análise de TCO é feita com base num cabaz fixo de veículos de diferentes segmentos e motorizações que representam os modelos mais vendidos no mercado nacional e os mais representativos dos contratos de *renting* celebrados pela LeasePlan.

Na presente edição vamos perceber como é que se têm comportado os custos de explo-

ração e a política comercial das marcas automóveis, olhando em particular para os preços e descontos praticados ao longo do último semestre e ainda, para a competitividade dos veículos elétricos na ótica do TCO.

Que impacto é que a ausência de mão de obra no mercado das oficinas provoca nos custos de exploração dos veículos, por um lado, e nos tempos de imobilização, por outro? Será que reconhecemos alguns sinais de estabilização, face à primeira edição deste boletim de março de 2022? E, por fim, será que os gestores de frota devem continuar a fazer escolhas tendo por base o *plafond* de renda?

³ Fonte: INE

2.1 TCO Index LeasePlan: evolução do último semestre

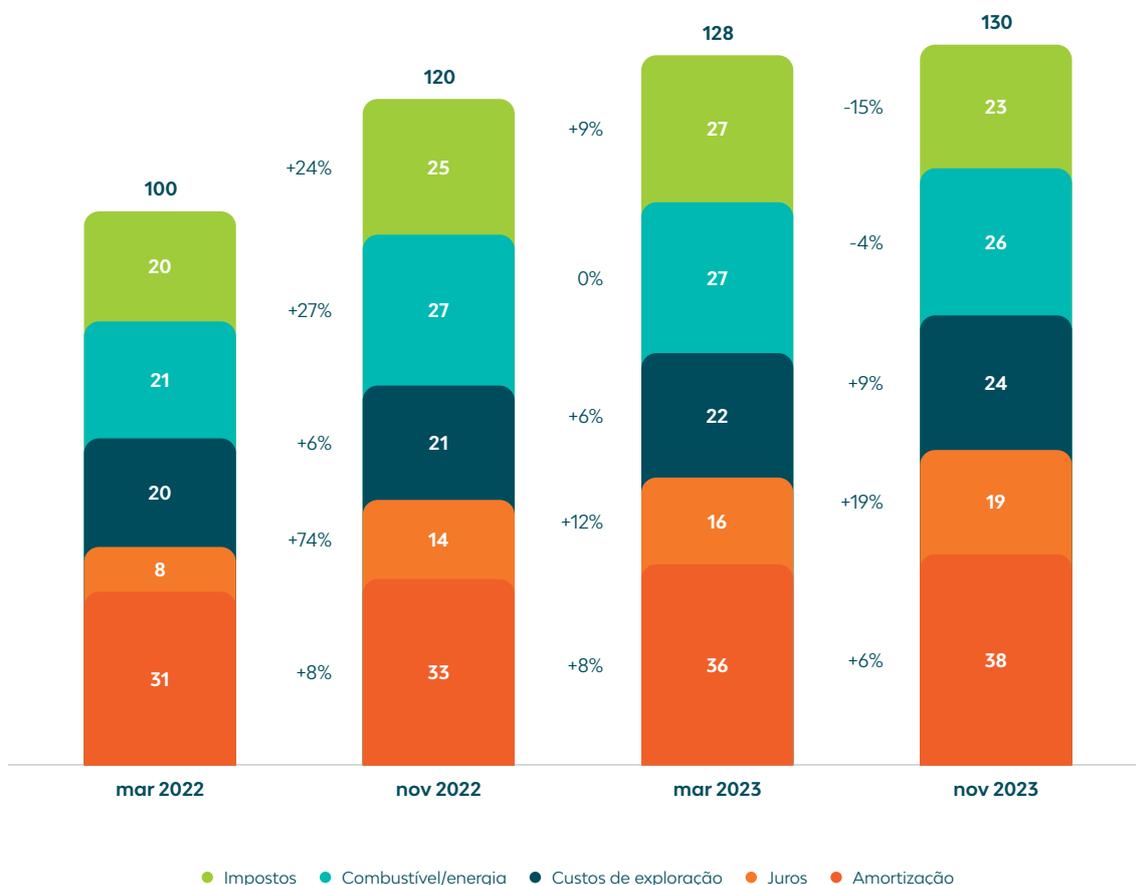
Como podemos ver pelo gráfico, os aumentos no TCO têm sido constantes. Se em novembro do ano passado registámos aumentos de 20% face ao *baseline* (março de 2022), desde então que a evolução dos aumentos vem registando sucessivas desacelerações.

De novembro do ano passado para março deste ano, o aumento foi de 8 p.p. (ou se quisermos, 6,6%). E nos últimos seis meses, apesar de novo aumento, vemos nova desacele-

ração da intensidade para 2 p.p. (equivalente a 1,5% face a março deste ano). Sem prejuízo deste abrandamento no aumento dos custos, é evidente o impacto desta conjuntura nas empresas e famílias considerando que, nos últimos 18 meses, o TCO Index LeasePlan aumentou 30%.

E quais as componentes do TCO que foram alvo de maior pressão nos últimos 3 meses?

TCO Index LeasePlan Portugal



Fonte: Consultoria LeasePlan Portugal

2.2

Análise das componentes do TCO: Taxas de Juro, Preços dos veículos e Custos de Exploração

2.2.1. Taxas de Juro

Conforme o gráfico demonstra, **a taxa de juro tem sido a variável responsável pela maior parte do agravamento no TCO**, quer em termos relativos quer em termos absolutos, representando um terço do total do agravamento do TCO Index da LeasePlan desde março de 2022.

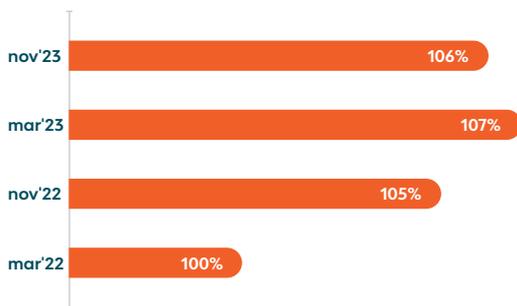
2.2.2. Preços dos veículos

A análise de preços e descontos que apresentamos teve por base um cabaz de veículos que compõem o TCO Index LeasePlan. É por aqui que identificamos a tendências das alterações operadas nos preços de catálogo e nos descontos para cada marca e modelo.

Apesar da expectativa de que o ritmo de subida tenha atingido o seu limite, a verdade é que a respetiva descida só acontecerá, tal como assinalado recentemente pelo BCE, depois de existirem sinais de uma descida consistente da inflação. Isto poderá significar que viveremos com o atual nível de taxas de juro durante todo o primeiro semestre de 2024.

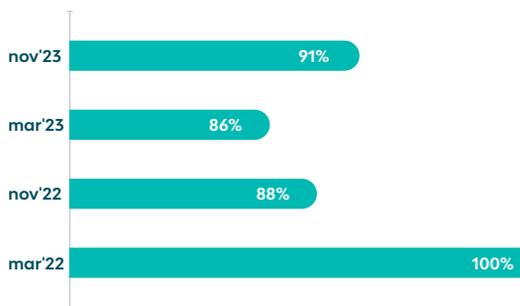
De março de 2022 até março de 2023 os preços de catálogo aumentaram cerca de 7% e, de março até novembro de 2023 os preços registaram a primeira diminuição. Foi de apenas 1%, mas representa também aqui uma inflexão face à tendência anterior em benefício do TCO.

Evolução dos preços de catálogo



Fonte: Consultoria LeasePlan Portugal

Evolução dos descontos



Na variável descontos, **verificámos que as marcas começam também a abandonar progressivamente a política comercial mais conservadora que foi possível durante o período em que havia escassez de produto**. Ou seja, se em março de 2022 o mercado poderia contar com descontos que aqui inde-

xamos a 100%, doze meses depois, os mesmos diminuíram 14%, mas, em novembro de 2023, verificámos exemplos de inflexão com aumentos nos descontos que resultarão da maior disponibilidade de veículos para entrega depois de retomada a capacidade produtiva das fábricas.

2.2.3. Custos de exploração:

«Como é que os elevados tempos de imobilização e a falta de mão de obra em trabalhos de oficina afetam os custos de exploração?»

Os custos de exploração foram um dos temas abordados na anterior edição do *outlook* do Mercado Automóvel, publicada em abril. Na altura, identificámos o impacto que a inflação teve em algumas das componentes que compõem os custos de exploração, nomeadamente, no crude, na borracha, na energia e nos metais e minerais. Como vimos então, apesar dos aumentos dos preços sentidos nas matérias-primas que afetam os custos de exploração, a LeasePlan não refletiu na mesma medida estes agravamentos nas rendas dos seus clientes.

Na presente edição, propomos olhar para outros dois fatores que afetam diretamente os custos de exploração: os dias de imobilização dos veículos e o valor da mão de obra nas oficinas.

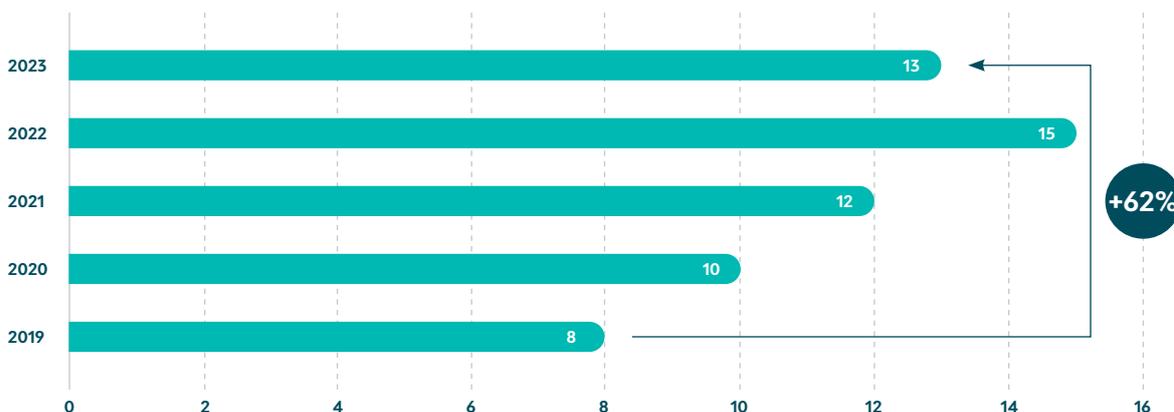
Impacto dos aumentos dos dias de imobilização dos veículos

Os dias de imobilização dos veículos por avaria têm aumentado ao longo do tempo. Isto deve-se ao aumento do tempo de espera para fornecimento de peças e à menor capacidade oficial, quer para o diagnóstico ou para as intervenções propriamente ditas. Por essa via, os preços dos custos de exploração têm-se visto afetados. A questão que muitos gestores de frota se colocam é a seguinte: «mas como é que o aumento dos dias de imobilização de um veículo afeta diretamente os custos de exploração?»

A resposta está nos custos com veículo de substituição. Em 2019, um veículo avariado estava imobilizado, em média, 8 dias e os custos relacionados com veículo de substituição eram calculados tendo por base esse valor.

Em 2023, o tempo médio de imobilização subiu para 13 dias, ou seja, mais 62% que em 2019, o que quer dizer que os custos estimados com o veículo de substituição passam a ter como referência este novo valor. Contudo, é igualmente importante referir que a média de dias de imobilização por avaria já foi mais elevada, em 2022, com cerca de 15 dias, o que nos leva a acreditar que, também neste âmbito, começamos a ter sinais positivos.

Média de dias de imobilização por avaria*



*São consideradas nas imobilizações por avaria todas as imobilizações superiores a 48 horas em oficina.
Fonte: Consultoria LeasePlan Portugal



Aumento dos preços da mão de obra em oficina

O custo do trabalho nas oficinas também tem sofrido atualizações mais agravadas no passado recente. O tipo de qualificação necessária para este tipo de ofícios é menos apetível para a população ativa em Portugal e o resultado é uma escassez de mão-de-obra, que tem exercido muita pressão sobre o setor automóvel.

Perante a falta de mão-de-obra, os salários tendem a aumentar refletindo-se naturalmente no TCO dos veículos. Nos últimos quatro anos, a componente do TCO relativa ao custo da manutenção dos veículos tem vindo a ser bastante afetada. Em 2019, a inflação sentida na mão de obra das oficinas rondava os 3%; quatro anos volvidos e este mesmo indicador sofre novo agravamento, mas desta vez para os 7,3%.

Evolução dos custos com mão-de-obra



Fonte: Consultoria LeasePlan Portugal

2.3 Competitividade dos veículos elétricos na ótica do TCO: «Será que os gestores de frota devem continuar a fazer escolhas tendo por base o *plafond* de renda?»

Selecionar um modelo para fazer parte de uma política de frota ainda é feito habitualmente tendo por base um *plafond* de renda mensal. Isto significa que, se não existirem veículo elétrico que sejam alternativas competitivas face aos veículos a combustão ao nível da renda mensal, o resultado é que as políticas de frota pouco se alterem e que a escolha de veículos no momento da renovação continue a incidir sobre veículos a combustão.

A nossa recomendação tem sido no sentido de substituir o critério do *plafond* de renda pelo *plafond* de TCO, por forma a refletir a totalidade dos custos gerados pelo veículo para a empresa, designadamente impostos e combustíveis ou energia. Dessa forma, considerando a oferta de veículo elétrico cada vez mais vasta e competitiva, os custos com energia elétrica mais atrativos que os preços dos

combustíveis, e a legislação atualmente em vigor favorável aos veículos elétricos, a opção por veículos elétricos torna-se incontornável.

Para demonstrar a nossa recomendação recorremos a um exemplo com dois modelos de segmentos diferentes por cada tipo de motorização – o Renault Megane IV 1.5 Blue dCi e BMW Série 4 420d auto (ambos a diesel) e o Renault Megane e-Tech EV40 e BMW i4 eDrive40 (ambos 100% elétricos) – para os quais calculámos rendas e TCO com base numa quilometragem de 30.000 Km/ano e um prazo de utilização de 48 meses e considerámos também os custos com o IVA. Na ótica do *plafond* de renda, o modelo a diesel da Renault representa apenas mais 3% que o modelo elétrico, e nos modelos BMW esta diferença é de apenas 10%.

Plafonds pela ótica de renda



Fonte: Consultoria LeasePlan Portugal

No entanto, se alterarmos a perspetiva de análise e considerarmos todos os custos que a utilização de um veículo acarreta, incluindo custos com energia e impostos, a pequena diferença entre as diferentes motorizações que analisámos na renda inverte-se em favor do veículo elétrico numa ótica do TCO, representando uma diferença de 54% de custos totais de utilização no modelo Renault e 60% no modelo BMW.

Rever a política de frota e contemplar plafonds pela ótica do TCO pode trazer poupanças significativas para as empresas através de uma representação real daqueles que são todos os custos ligados diretamente à utilização de um veículo e não só o valor da renda mensal do aluguer.

Plafonds pela ótica do TCO



Fonte: Consultoria LeasePlan Portugal

3 Sabia que...

3.1

A idade média da frota tem contribuído para o aumento dos tempos médios de imobilização

3.2

A LeasePlan tem uma nova oferta de Veículo de Substituição para os seus clientes

3.3

Os prazos de entrega registam melhorias consecutivas desde maio

3.4

Os fabricantes chineses prometem agitar o mercado europeu

3.1 A idade média da frota tem contribuído para o aumento dos tempos médios de imobilização

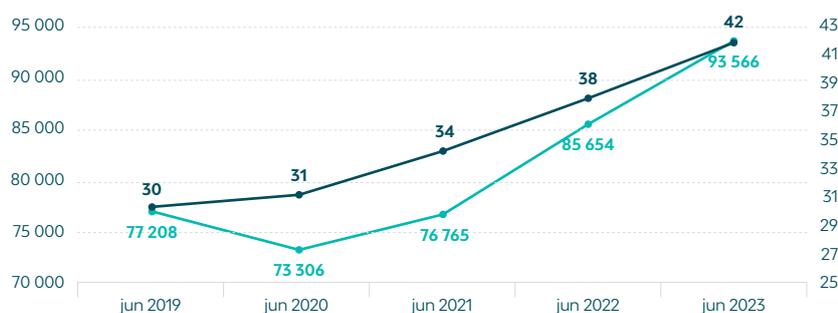
Os tempos médios por imobilização têm vindo a aumentar ao longo dos últimos 24 meses por diversos fatores. A ausência de peças no mercado automóvel, que surgiu como consequência direta dos problemas na produção e nas cadeias de abastecimento devido à pandemia COVID-19 e à situação de guerra na Europa, foi um dos principais motivos.

Mas houve outros. Com a opção pelas extensões de contrato, a idade média da frota tem vindo a aumentar, o que provoca que os mesmos cheguem às oficinas com um registo médio de quilómetros bastante mais elevado e do que o registado até 2019. Estes fatores contribuem naturalmente para um desgaste maior dos veículos, que resulta em intervenções mais profundas e complexas com tempos médios por imobilização também eles mais demorados.

O tempo médios de imobilização aumentou 62%. A esperada normalização da produção nas fábricas e das cadeias de abastecimento são fatores que ligam diretamente com esta realidade, mas infelizmente, ainda no trimestre que passou, tivemos o exemplo da Autoeuropa ter suspenso a produção por falta de material.

A idade média das frotas tem vindo a aumentar desde 2019. Se nesse ano rondava os 30 meses (ver no gráfico), em 2023 chega aos 42 meses. Também as quilometragens médias, símbolo claro do desgaste maior dos veículos, aumentaram face a 2019. Em média, um veículo que se apresentava em oficina por imobilização em caso de avaria ou sinistro tinha perto de 75 000 Km, hoje, esse número aumentou para perto de 95 000 Km. Estes fatores contribuem diretamente para um aumento dos dias de imobilização que vimos anteriormente.

Idade e quilometragem média da frota imobilizada



Fonte: Consultoria LeasePlan Portugal

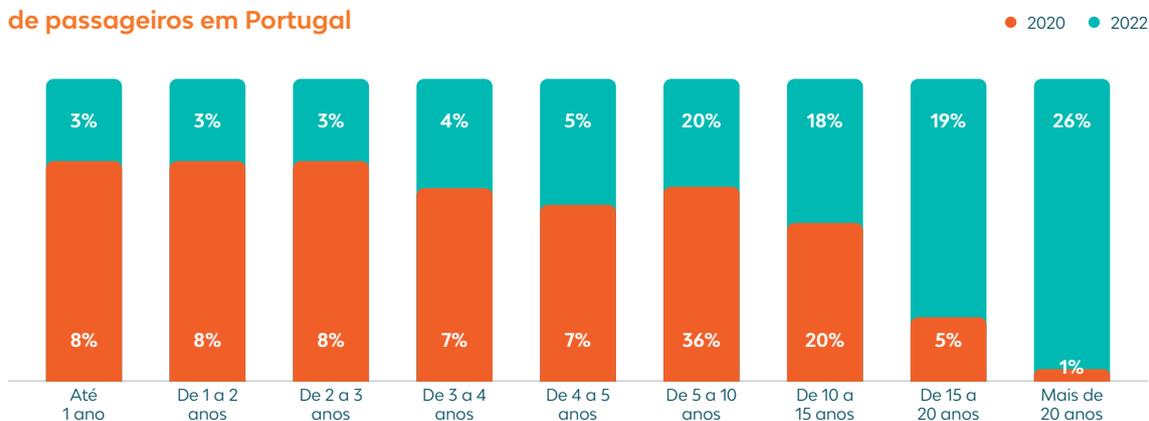
—●— Média de Km —●— Idade média da frota (meses)

Mas será este aumento da idade da frota uma particularidade da frota de *renting*? Ou será que o parque automóvel nacional representa também ele aumentos significativos da idade média da frota?

De facto, a idade do parque automóvel nacional tem registado aumentos significativos ao longo dos últimos 20 anos. No relatório anual apresentado pela ACAP no fim do passado

ano a associação dava conta disso mesmo, a frota com mais de 20 anos de idade em 2022, representava 26% da frota circulante em Portugal, contrastando com o 1% registado no ano de 2000. Se nos focarmos na percentagem de veículos a circular com mais de 10 anos, percebemos que em 2022 era 63% do total de frota circulante, contraste com os 26% de 2000.

Idade do parque automóvel de ligeiros de passageiros em Portugal



Fonte: ACAP 2022



3.2 A LeasePlan tem uma nova oferta: Veículo de Substituição para os seus clientes

Na edição passada deste *outlook* demos conta das dificuldades sentidas pelas *rent-a-car* em disponibilizar veículos aos clientes em consequência das disrupções no mercado e da escassez de veículos. Nomeadamente, mencionámos os problemas que as locadoras têm vivido quando procuram um veículo de substituição para responder às situações de imobilização dos seus clientes.

Nesse sentido, a LeasePlan atualizou a sua oferta do serviço de veículo de substituição, passando este a ser proposto e disponibilizado por segmento (dentro dos quais existem várias motorizações disponíveis) substituindo

a anterior oferta tradicional com base numa categoria correspondente a apenas uma motorização dentro de um determinado segmento.

Adicionalmente, as empresas de *rent-a-car* estão a descontinuar progressivamente o serviço de entrega e recolha do veículo de substituição na oficina pelo que, para os clientes que tenham esse serviço contratado, este passará a ser executado por recurso a vales TVDE ou via serviço de táxi para as deslocações entre a oficina e a *rent-a-car*, em substituição da entrega e recolha do veículo de substituição na oficina.

Para os clientes que tenham esse serviço contratado, este passará a ser executado por recurso a vales TVDE ou via serviço de táxi para as deslocações entre a oficina e a *rent-a-car*.



3.3 Os prazos de entrega registam melhorias consecutivas desde maio

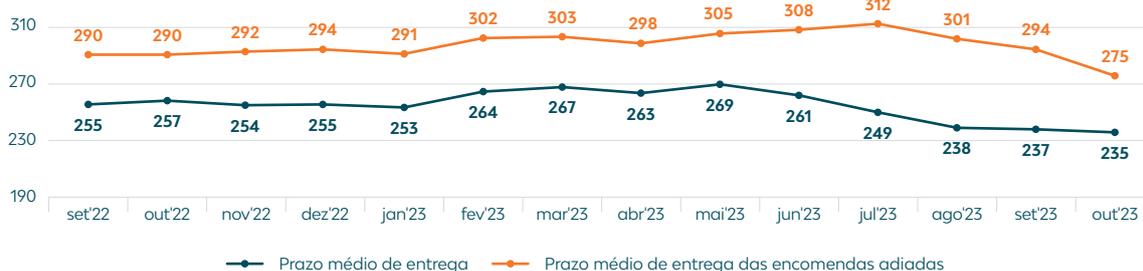
Os prazos de entrega são um dos desafios do mercado que temos abordado em todos os números do nosso *outlook*. Este indicador está também ele a apresentar melhorias, não apenas nos tempos de entrega dos veículos que estão a chegar neste momento. Mas, em especial, nas datas previstas de entrega daqueles que só agora estão a ser encomendados e cuja previsão de entrega se começa a aproximar de períodos mais em linha com o que estávamos habituados até 2020.

Desde maio de 2023 que a redução dos prazos médios de entrega de veículos entregues têm sido uma constante, registando em outubro de 2023, 235 dias. No que diz respeito a encomendas que sofreram adiamentos, aqui a diminuição começou a acentuar-se nos últimos

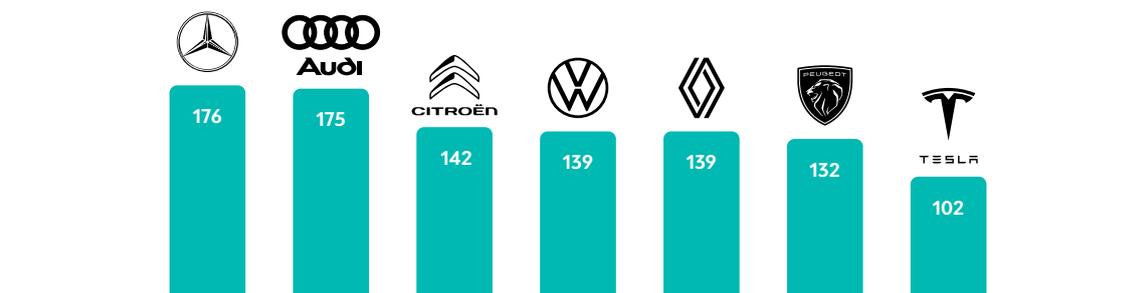
dois meses, registando em outubro números abaixo dos registados há um ano. Quer isto dizer que as marcas começam, finalmente, a mostrar melhorias face ao contexto que se tem vivido e que os níveis de produção começam a dar resposta mais rapidamente à procura.

As previsões de entregas de encomendas colocadas entre maio e outubro de 2023 representam também um fator animador. A Mercedes é a marca que regista maior número de dias na previsão de entrega de veículos com um valor de 176 dias, melhoria significativa face aos prazos de entrega superiores a 12 meses que ainda hoje estamos a comprovar em veículos a ser entregues de encomendas efetuadas em 2022.

Prazos de entrega médios em dias, (2022 - 2023)



Previsão de dias de espera por marca nas encomendas colocadas, maio - outubro 2023



Fonte: Consultoria LeasePlan Portugal

3.4 Fabricantes chineses prometem agitar o mercado europeu

A entrada de novos *players* no mercado automóvel europeu tem sido um dos principais temas na ordem do dia do mercado automóvel. O aparecimento de construtores chineses no espaço europeu, sobretudo em motorizações elétricas, promete alterar hábitos no consumo nos europeus. No caso português, estas marcas entraram no território nacional de forma mais evidente em 2022, primeiro com a marca Aiways e a MG, e depois, já em 2023, foi a vez da BYD. Todas elas assentes em veículos eletrificados e com aumentos de vendas desde 2021 até 2023. O gráfico abaixo diz-nos isso mesmo.

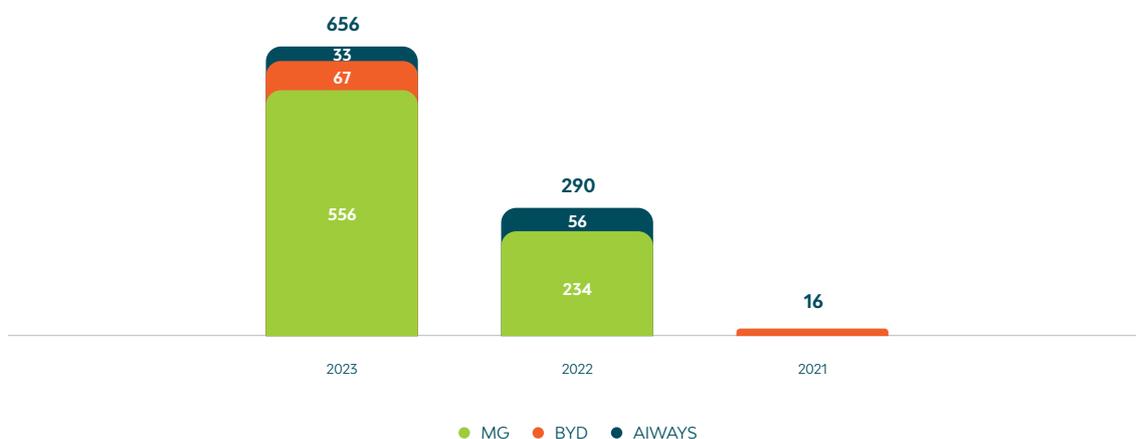
Em 2021 a única marca chinesa que operava em Portugal era a MG, mas ainda a dar os primeiros passos, registando 16 vendas apenas no segundo semestre desse ano. Em 2022, a Aiways junta-se à MG, registando as duas marcas em conjunto 290 veículos vendidos.

Já em 2023, olhando apenas para o primeiro semestre, juntou-se a BYD e as vendas já alcançaram 656 veículos, mais 126% que todo o ano anterior.

Acreditamos que estas novas marcas incrementarão a sua presença em Portugal. O seu desempenho histórico nos mercados de origem permite antecipar isso mesmo.

Um estudo da McKinsey, do final de 2022, sugeria que dois terços dos consumidores europeus estariam interessados em optar por um veículo de uma destas marcas se isso facilitar a transição para a mobilidade elétrica, o que significa que quem está interessado na transição energética não valoriza tanto a fidelidade às marcas europeias. Esta mudança de comportamento representa uma janela de oportunidade para estes novos operadores e para a transição energética no setor do transporte rodoviário europeu.

Venda de veículos de marcas chinesas em Portugal



Fonte: ACAP | Relatório de matrículas, 2021, 2022 e 2023

Recomendações LeasePlan

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. Destacamos as seguintes possibilidades:

- ✔ Manter a avaliação da pertinência de prolongar contratos;
- ✔ Acelerar a adoção de veículos 100% elétricos, o que implica um menor TCO;

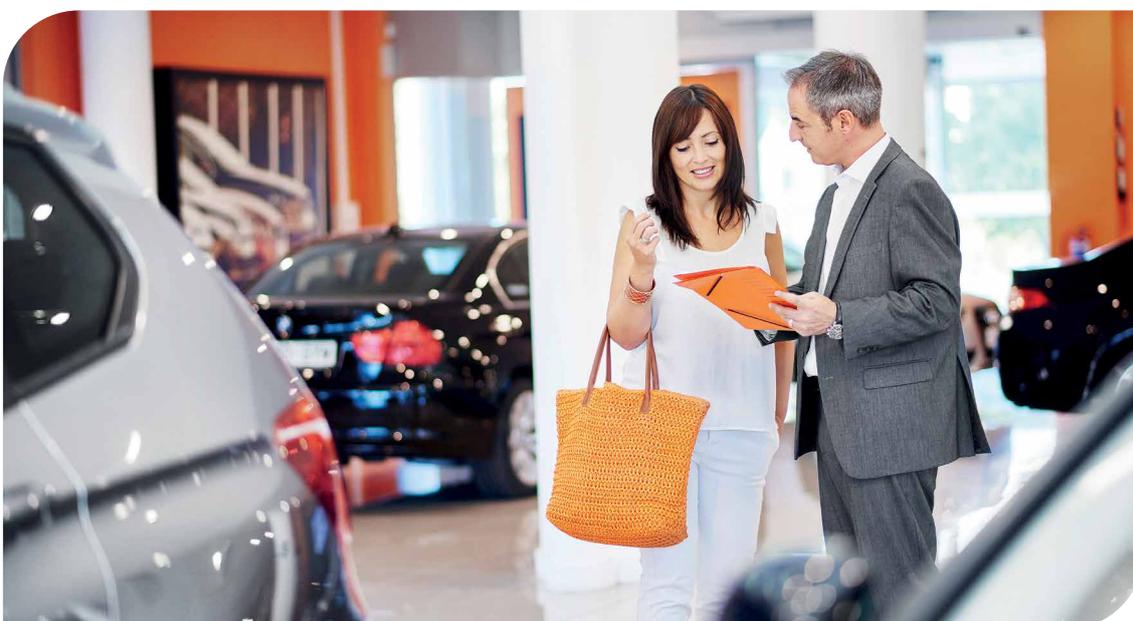
- ✔ Planeamento financeiro das encomendas em função dos prazos de entrega estarem mais reduzidos do que há 12 meses, da tendência das taxas de juro e dos descontos das marcas e da idade atual da frota;

- ✔ Usar o critério de TCO como medida seleção de veículos para as políticas de frota (em vez do critério da renda mensal);

- ✔ Comunicação regular e esclarecedora com os colaboradores com veículo de empresa sobre o estado do mercado automóvel e seu impacto na política de frota.

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.



Quais as decisões práticas perante a incerteza?

Transição para a mobilidade elétrica vista como oportunidade

“As dificuldades sentidas no mercado automóvel em 2021 e 2022 condensaram a renovação da nossa frota para 2023, e, apesar do cenário bastante desafiante, transformámos o desafio numa oportunidade e redefinimos profundamente a nossa política de frota. Depois de estudarmos, procurarmos consultoria e avaliarmos *benchmark*, no início de 2023 arrancámos com as alterações na política de frota e com a renovação de parte da mesma para veículos 100% elétricos, iniciando assim a nossa jornada de eletrificação da frota. Estas alterações tiveram sempre presentes, a sustentabilidade, o conforto dos nossos condutores e a garantia de uma continuidade no futuro, através de um controlo maior de custos”

Kelly Services, setembro 2023

“De acordo com a realidade atual decidimos avançar com a transição para a mobilidade elétrica. A renovação da frota para algumas funções passa agora pela escolha de veículos 100% elétricos, bem como a antecipação das compras em veículos a combustão devido à escassez no mercado”

Abbot Laboratórios, setembro 2023

“Tendo em conta o nosso negócio e os desafios atuais do mercado automóvel e de energia verde, decidimos alterar significativamente a percentagem de veículos no que respeita à combustão. Assim cerca de 50% das viaturas serão 100% elétricas. Esta mudança representa uma alteração muito importante no sentido de integrar a Jaba Recordati nas energias renováveis ao mesmo tempo que procura ser mais eficiente”

Jaba Recordati, setembro 2023

A extensão de contratos continua a ser uma opção

“Na WPP optámos por estender alguns dos nossos contratos de *renting* em curso, garantindo que para os *plafonds* em vigor na nossa política de frota não somos obrigados a impor uma mudança de segmento de veículos para segmentos inferiores. Em *plafonds* mais altos vamos conseguindo trocar os veículos. Como se prevê que as taxas de juro continuem a aumentar, acreditamos que estes problemas continuem ou até que se agravem”

WPP, setembro 2023

Vantage

by LeasePlan

Personalizado por si e para o seu negócio!



LeasePlan

A mais inovadora solução de renting de veículos comerciais chave na mão, capaz de responder a qualquer necessidade e orçamento do seu negócio para tornar tudo ainda mais fácil! A LeasePlan tem uma equipa de consultoria para o aconselhar em todas as fases do processo sugerindo o tipo de veículo e a solução personalizada mais indicada para o seu caso. Contacte o seu gestor de conta ou ligue 800 20 42 98 (chamada gratuita).

leaseplan.com

Gestora de Frota 2023

Fleet
Magazine



**A LeasePlan foi premiada pela nona vez
– em 10 edições – Gestora de Frota do Ano.**

Inovação, qualidade e foco no cliente
são palavras que continuam a explicar
este sucesso. Mas não dizem tudo.

Temos de acrescentar 'talento' e 'equipa'.
Esta é a essência da nossa liderança
e é com esta atitude que damos tudo pela
satisfação dos nossos clientes.

Obrigado

A todos os clientes e parceiros que
uma vez mais contribuíram para este prémio.

LeasePlan