

Fleet Magazine

GESTÃO DE FROTA
E MERCADO AUTOMÓVEL
PROFISSIONAL
fleetmagazine.pt

N.º 56
MARÇO 2023 | TRIMESTRAL | ANO XIV
3,50 EUROS

OS INSUSTENTÁVEIS CUSTOS DE UM CARRO DE EMPRESA

FISCALIDADE
AUTOMÓVEL
CONDICIONA PREÇOS
E ESCALÕES DE
ATRIBUIÇÃO

RISCOS E
CONSEQUÊNCIAS DA
FALTA DE OPÇÕES E
DOS ATRASOS NAS
ENTREGAS

DESAFIOS À
MUDANÇA DO
MODELO DE
POLÍTICA DE
FROTA

LIBERDADE QUE ACOMPANHA O TEU RITMO.



MINI SELECT FREE2CHANGE. MENOS EMISSÕES. MENOS OBRIGAÇÕES.

O MINI Select Free2Change é um produto destinado a toda a gama MINI, que te permite beneficiar de uma solução inovadora e com mais flexibilidade. Podes sempre adicionar serviços, tais como a manutenção, viatura de substituição e seguros, para que possas desfrutar do teu MINI sem preocupações.

Durante o teu contrato tens 3 novas opções, todas elas sem custos:

- Possibilidade de devolução antecipada após 50% do prazo decorrido;
- Alteração da quilometragem limite em qualquer momento;
- Sem obrigação de renovação.

No final do teu contrato e de acordo com as condições estabelecidas no mesmo, podes:

- Trocar por um novo MINI;
- Devolver o teu MINI;
- Comprar o teu MINI pelo valor estimado contratado.

Devido às novas características deste produto, poderás focar-te mais nos detalhes e menos nas obrigações, deixando sempre do teu lado o poder de decisão. Descobre todos os detalhes da solução MINI Select Free2Change no teu Concessionário MINI ou em MINI.pt.

MINI FINANCIAL SERVICES





Editorial

Hugo Jorge

DIRETOR

hj@fleetmagazine.pt

Descansa em paz, 1º escalão

É difícil hoje em dia encontrar temas para falar de frotas que não passem por aumento de custos e prazos de entregas de viaturas. Para quem trabalha neste tema, os desafios nunca foram tão grandes. O custo para ter um carro aumentou brutalmente. Mesmo o alongamento dos prazos de entrega faz com que os gestores de frota se socorram de algumas soluções que, pela sua natureza temporária, acabam por trazer custos mensais mais elevados.

O grande tema do sector automóvel hoje em dia é este e não a eletrificação. Os motores alimentados a baterias são uma natural evolução tecnológica, com pouco impacto no essencial de como o uso e a propriedade de um automóvel são feitos. Por outro lado, o custo de utilização real de um carro aumentou bastante. Reforço aqui a palavra “real”, porque se fossemos apenas a dados puros e duros provavelmente não chegaríamos a conclusões tão dramáticas. O problema é que o negócio automóvel tem muito de informal, nomeadamente, adivinharam, nos descontos.

A política de vendas a empresas por parte das marcas era feita da frente para trás, do PVP para as percentagens de desconto onde

a empresa coubesse ou tivesse capacidade negocial. Com a falta de viaturas para vender, as marcas aproveitaram para subir as margens do negócio e preferir a venda nos particulares. Há muitos anos, uma pessoa que ainda trabalha neste sector disse-me que o comércio automóvel era de números e não de valores. O que interessava, dizia ele, era quantos carros eram vendidos e não como ou a que preço. As marcas queixavam-se que o negócio de frotas não era rentável e estavam desejosas de alterar. Eis a sua oportunidade.

Nesta guerra de oferta e procura, uma das principais vítimas foram os frotistas, que viram o custo das suas viaturas subir a dois dígitos. Para quem compra dezenas ou centenas de carros anualmente, isto tem impacto.

Outra situação relacionada, tem a ver com a escolha das viaturas. As empresas escolhem as suas viaturas de acordo com os escalões de Tributação Autónoma. Mesmo nós, constituímos os escalões para os nossos Prémios Fleet Magazine dessa forma. Com os atuais preços, há muito poucas viaturas no primeiro escalão de Tributação Autónoma, abaixo dos 27,5 mil euros. A caminhar neste sentido, o primeiro escalão fica vazio de oferta nos segmentos a que estava habituado, empurrando assim o

custo de tributação dos 10 para os 27,5% nos ICE e híbridos e dos 2,5 para os 7,5% nos PHEV. É o fim de um segmento que nos chegou a trazer carros como o Golf ou o 308. A porta de entrada para o carro como complemento salarial fica limitada. A escolha é entre carros de segmentos inferiores ou tributações maiores. Entre a satisfação dos colaboradores e o custo operacional. Este último caminho é arriscado, devido à conjuntura económica. Mas se formos pela primeira opção, a noção de “carro de empresa” mudará muito.

“

Há muitos anos, uma pessoa que ainda trabalha neste sector disse-me que o comércio automóvel era de números e não de valores. O que interessava, dizia ele, era quantos carros eram vendidos e não como ou a que preço

Fleet
Magazine

DIRETOR Hugo Jorge (hj@fleetmagazine.pt)

EDITOR Rogério Lopes (rl@fleetmagazine.pt) **REDAÇÃO** David Santos (ds@fleetmagazine.pt) **PUBLICIDADE** Carina Traça (cd@fleetmagazine.pt)

ASSINATURAS E EVENTOS Carina Traça (cd@fleetmagazine.pt)

EDITOR E PROPRIETÁRIO HDD Media, R. Alberto Oliveira, 21º Drt 1700-070 LISBOA **NIPC** 510669913 **TELEFONE** 966 031 838

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO Hugo Jorge **PARTICIPAÇÕES SOCIAIS(+5%)** Hugo Jorge

SEDE DE REDAÇÃO R. Alberto Oliveira, 2, 1.º Drt 1700-070 Lisboa

COLABORAM NESTA EDIÇÃO José Gomes Mendes, Júlio Wilson, Miguel Vassalo, Pedro Miranda, LeasePlan Portugal

FOTOS Fleet Magazine, João Isaac, Micaela Neto **PAGINAÇÃO** Pedro Marques

PERIODICIDADE Trimestral **ASSINATURA ANUAL** 14 euros (4 números) **IMPRESSÃO** DPS - Digital Printing Solutions MLP, Quinta do Grajal - Venda

Seca, 2739-511 Agualva Cacém - Tel: 214 337 000 **N.º REGISTO ERC** 125.585 **DEPÓSITO LEGAL** 306604/10 **TIRAGEM** 3500 EXEMPLARES

ESTATUTO EDITORIAL DISPONÍVEL EM WWW.FLEETMAGAZINE.PT/QUEM-SOMOS

© COPYRIGHT: NOS TERMOS LEGAIS EM VIGOR É TOTALMENTE INTERDITA A UTILIZAÇÃO OU A REPRODUÇÃO DESTA PUBLICAÇÃO, NO SEU TODO OU EM PARTE, SEM A AUTORIZAÇÃO PRÉVIA E POR ESCRITO DA "FLEET MAGAZINE".

Índice

56

MARÇO 2023

fleetmagazine.pt



14

Peso e riscos fiscais de um carro de empresa



18

Locação operacional de viaturas



44

Frotas em contexto inflacionista



6 Volvo + Fleet Magazine: EX90: o Volvo mais seguro de sempre!

8 Mercado: Radiografia a 2022

10 Opinião, José Gomes Mendes

O Plano Industrial do Pacto Ecológico Europeu

12 Notícias

18 Opinião, Júlio Wilson (OCC)

A locação operacional de viaturas: tratamento contabilístico e fiscal em IRC

PRÉMIOS FLEET MAGAZINE

25 Apresentação Júri PFM 2023

27 LeasePlan, Prémio Gestora de Frota

28 Reportagem: Grupo Águas de Portugal, Prémio Frota do Ano

32 Reportagem: Helexia, Prémio Frota Verde

36 KIA EV6, Prémios Carro de Empresa e Carro Elétrico de Empresa

38 Skoda Octavia PHEV, Prémio Carro de Empresa até 27.500 euros

39 Cupra Born 58 kWh, Prémio Carro de Empresa 27.500 a 35.000 euros

40 Destaque Marca
Audi

42 Destaque Modelo
Alfa Romeo Tonale Plug-in Hybrid Q4

44 Opinião, Pedro Miranda
Gestão de frotas em contexto inflacionista

48 Novidades
Mitsubishi ASX
Alfa Romeo Giulia e Stelvio
Citroën ë-C4 X
Peugeot 408
Toyota bZ4X
Nissan Townstar

56 Opinião, Miguel Vassalo
É um pássaro? É um avião? Não, é um eVTOL

58 Ensaaios
Renault Mégane E-Tech EV60 Iconic Optimum Charge
BMW X1 sDrive 18d
BMW 225e xDrive Active Tourer
Mazda CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV Homura
Volkswagen T-Roc@pt 1.0 TSI 110
Nissan Ariya Evolve 63 kWh
Mercedes-Benz Citan furgão Standard 110 CDI
XEV YOYO



Nova Nissan Townstar 100% elétrica

Conduza a sua empresa para um futuro sustentável

Com uma capacidade de carga de 3,9 m³, até 301 km de autonomia e 5 anos de garantia a nova Townstar é a solução ideal para o seu negócio.

Aproveite os benefícios exclusivos para veículos elétricos:

- Incentivo do Fundo Ambiental
- Isenção ISV e IUC
- Dedução do IVA a 100%

Saiba mais num concessionário ou em nissan.pt



EX90: o Volvo mais seguro de sempre!

"Não é apenas o Volvo mais avançado que já criamos", diz a marca. Daí que o EX90 seja considerado mais do que apenas um carro, seja a porta de acesso para um novo ecossistema de mobilidade elétrica e o início de uma nova era para o construtor. Uma era que assenta em pilares fundamentais como a segurança, a sustentabilidade e a tecnologia centrada nas pessoas, características que este novo Volvo EX90 espelha na perfeição

O Volvo EX90 é um SUV de sete lugares exclusivamente elétrico com até 600 quilómetros de autonomia e um nível de proteção mais elevado do que qualquer outro modelo até hoje apresentado pela marca. E se há muito a Volvo assume um papel de liderança no domínio da segurança automóvel, a evolução da tecnologia permitiu fazer do EX90 um automóvel ainda mais "inteligente", com capacidade para decifrar não só a aptidão e o estado de atenção do condutor, como também para avaliar continuamente as condições de segurança do meio envolvente.

Apresentada como um "escudo de segurança invisível que permite compreender o estado de espírito do condutor e o mundo ao seu redor", destinada a "criar, a qualquer instante, a situação mais segura possível para todos aqueles que se encontrem dentro ou fora" do veículo,

esta tecnologia concebida pela Volvo a pensar na segurança tem também competência para "ficar mais inteligente e mais segura com o tempo", dado que pode receber e incorporar novos dados e novas atualizações que refletem a sua utilização em condições reais de circulação.

LiDAR: antecipar, prevenir e proteger

Líder mundial no domínio da segurança automóvel, o compromisso da Volvo para reduzir a zero o número de mortes e de feridos graves a bordo dos seus veículos levou o construtor a dar mais um passo neste sentido.

Voltando a inovar com a preciosa ajuda da tecnologia e da "inteligência artificial", o Volvo EX90 estreia um novo sistema de proteção que funciona em 360°. O dispositivo que gradualmente irá estar em todos novos modelos da marca e que fica visível na parte frontal do tejadilho, incorpora oito câmaras, 16 sensores

ultrassónicos e um sensor LiDAR com capacidade para detetar, por exemplo, "peões até 250 metros de distância e algo tão pequeno e tão escuro como um pneu numa estrada 120 metros à frente, mesmo em velocidades de autoestrada", assegura o construtor. Além de alertar o condutor, o sistema está também capaz de responder e atuar sempre que o condutor se atrase um milésimo de segundo que seja em qualquer decisão que comprometa a segurança.

Ciente de que o comportamento humano tem também grande influência na sinistralidade, e que fatores como a distração, o estado de espírito ou até mesmo a sonolência podem afetar a qualidade e a segurança da condução, a Volvo desenvolveu e também estreou no EX90 o Driver Understanding System (DUS), uma tecnologia bastante precisa capaz de detetar precocemente indícios de que o condutor não está nas melhores condições para prosseguir viagem.



O Volvo EX90 é um “supercomputador sobre rodas” no que toca à tecnologia, sobretudo na que se refere à segurança. Desde o sistema que deteta, de dia ou de noite, pequenos objetos situados a centenas de metros adiante, para dar tempo de reação ao condutor e preparar o carro para atuar de forma a prevenir o acidente, até à “leitura” do estado de atenção do condutor, emitindo alertas ou imobilizando o carro de forma segura. Uma tecnologia que não é estanque, que se exercita e melhora continuamente através de atualizações “Over the Air”

Ao volante do Volvo EX90 o condutor pode contar com o auxílio de um sistema de infotainment com integração Google, no qual o Google Assistant e o Google Maps vão ajudar a definir a melhor rota da viagem e a gerir a autonomia. E a partir do ecrã central de 14,5 polegadas, condutor e ocupantes podem também controlar o sistema áudio de alta fidelidade concebido pela Bowers & Wilkins, capaz de oferecer uma extraordinária experiência sonora de som surround 3 D



Através dos dados recolhidos por duas câmaras, o DUS analisa os padrões do olhar do condutor e o tempo que este passa a olhar para a estrada, para medir a qualidade da sua atenção à condução. Face aos padrões de visão e do comportamento da direção, o Volvo EX90 começa por emitir sinais de alerta que aumentam consoante a gravidade da situação, tendo também capacidade para, de forma autónoma, desenvolver ações com vista a imobilizar o veículo em segurança enquanto envia sinais luminosos de aviso aos outros utentes da via.

Além destas evoluções no domínio da segurança, outra novidade é aquela que deteta sinais de vida no interior do automóvel fechado, inclusive na bagageira. Esta inovação destina-se muito especialmente a evitar ou minimizar a possibilidade de esquecimento de crianças ou de animais no interior de um carro fechado, podendo acionar automaticamente a climatização assim que a temperatura do habitáculo atinge valores preocupantes, bem como de transmitir mensagens de alerta para o telemóvel do condutor.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS MAIS IMPORTANTES

O Volvo EX90 possui dois motores elétricos com dois valores de potência e binário:

- Twin Motor: 408 cv (300 kW) e 770 Nm
- Twin Motor Performance: 517 cv (380 kW) e 910 Nm

As duas versões apresentam:

- Bateria com 111 kWh de capacidade;
- Até 600 km de autonomia (em ciclo WLTP);
- Potência de carregamento ultrarrápido de até 250 kW (até 180 km de autonomia em apenas 10 minutos, num posto de carregamento com esta potência recupera de 10 a 80% da bateria em 30 minutos);
- Potência máxima de carregamento AC: 11 kW;
- Capacidade de carregamento bidirecional, que permite utilizar a bateria como fonte de energia adicional para aparelhos domésticos ou até mesmo outra viatura.

OFERTA RENTING *

- Volvo EX90 Twin Motor Ultra: 990 euros;
- Volvo EX90 Twin Motor Performance Ultra: 1.061 euros

(*) Todos os valores sem IVA incluído. Campanha Volvo Car Renting para 60 meses/50.000 km totais, válida até 31/03/2023, exclusiva para clientes empresa. Entrada Inicial no valor de 15.000 euros (mais IVA). Serviços incluídos: Aluguer, IUC, IPO, Manutenção, Pneus ilimitados, Seguro automóvel com 4% de franquia; Manutenção + Viatura Substituição. A presente proposta não confere relação contratual e depende de prévia análise de crédito e validação por parte da SGALD Automotive. Não dispensa a consulta de todas as condições em [volvocars.pt](https://www.volvocars.pt)



MAIS SOBRE
O VOLVO EX90

Radiografia 2022

O mercado de veículos ligeiros de passageiros novos cresceu 6,6% face ao ano anterior. Mas das 261.158 matrículas novas atribuídas a ligeiros de passageiros no ano passado, quase 40,2% foram carros “usados” importados, alguns dos quais com poucos ou nenhuns quilómetros e primeira matrícula com menos de um ano no país de origem.

Vários fatores explicam esta forte subida do número de viaturas usadas importadas, nomeadamente unidades recém produzidas: a escassez de carros novos para entrega, a falta de carros usados com poucos anos devido à não renovação das frotas das empresas, incluindo aquelas que operam no rent-a-car (que, para fazer face ao aumento da procura derivado ao crescimento do turismo e à falta de unidades novas mantiveram as que tinham em parque), a liquidez monetária de muitos particulares depois do período da

pandemia e ainda uma outra razão que baralhou os próprios representantes oficiais das marcas: a entrada em Portugal de viaturas praticamente novas, com poucos meses, comercializadas por valores idênticos, quando não mais elevados, que os praticados pelas concessões oficiais.

Embora a maioria destes automóveis “usados novos” tenham sido modelos 100% elétricos, que beneficiaram não apenas da isenção do ISV à chegada a Portugal, como de subsídios de vários milhares de euros para a aquisição de carros elétricos nos mercados de origem, a verdade é que também ainda podem ser encontrados à venda alguns modelos com motor a gasóleo e a gasolina, com disponibilidade imediata ou entrega prometida para poucas semanas.

Uma explicação para isto acontecer deriva da alteração do relacionamento dos construtores com o mercado automóvel, passando a privilegiar as margens de lucro ao volume das vendas. Para consegui-lo, estão não apenas a privilegiar a produção de modelos que garantem valores de rentabilidade mais elevada (aproveitando a escassez de alguns componentes para direcionar os fornecimentos destes componentes para determinados modelos ou níveis de equipamento), como a estabelecer quotas mais apertadas para determinados mercados, entre os quais Portugal. E porque Portugal? Porque a forte carga fiscal que incide sobre o automóvel e o peso das vendas a empresas é bastante elevado, o que originou um historial de negócio em que o preço-base de cada automóvel, esmagado ainda pelas margens de desconto que eram praticadas, gerava margens de lucro bastante reduzidas. Eventualmente, afirma-se, compensado pelo pós-venda.

Foi precisamente a falta de carros novos disponíveis em períodos de tempo razoáveis, que estimulou uma procura em Portugal que os representantes nacionais foram incapazes de responder, contingentados que ainda estão ao planeamento central das marcas. Uma oportunidade aproveitada por alguns estabelecimentos de venda automóvel para, eventualmente com o contributo de concessionários europeus oficiais, “desviarem” para Portugal unidades atribuídas a outro mercado. Um processo que chega a passar pela criação de empresas, não apenas para adquirir estas viaturas com condições mais vantajosas, como para justificar a obtenção de benefícios fiscais, quando tal foi possível, nos seus mercados de origem. 📌

Dados: ACAP, ARAC, ROM, CRA

MATRÍCULAS DE VEÍCULOS NOVOS

156.250

LIGEIROS DE PASSAGEIROS

Crescimento homólogo de 6,6%

23.541

COMERCIAIS LIGEIROS

Contração homóloga de 18,2%

104,908

LIGEIROS DE PASSAGEIROS USADOS IMPORTADOS

Crescimento homólogo de 44,5%

VLP POR TIPO DE MOTOR: +34,4% DE ELÉTRICOS



Gasolina	41,6%
Gasóleo	17,9%
HEV	15,4%
BEV	11,4%
PHEV	10,3%
GPL	3,5%

LIGEIROS DE PASSAGEIROS NOVOS: MATRÍCULAS POR CANAL*



Empresas	47%
RaC	23%
Particulares	19,2%
Outros	10,8%

* A ausência de indicadores oficiais das vendas por canal obriga a realizar um cruzamento de dados entre os valores fornecidos pela ACAP, pela ARAC e pelos representantes das marcas, com os registos em conservatória. Daí que este gráfico deva ser encarado como um indicador aproximado da realidade, nomeadamente devido aos quase 11% em que não foi possível concluir se deveriam ser atribuídos a "matrículas táticas", a veículos de demonstração ou até a reexportações. Certo é ter existido um aumento das vendas a particulares.

Evologic 2.0
9 cênt/lt*

Simple e
GPL Auto
5 cênt/lt

Siga em direção a descontos ainda melhores

O cartão Galp Frota Business dá-lhe **descontos imediatos** em combustível, em abastecimentos de qualquer valor e todos os dias da semana. E ainda pode acumular com os descontos na bomba.

Pode usá-lo nos **1400 postos Galp** disponíveis em toda a Península Ibérica, e digitalizá-lo na app Mundo Galp, para nem precisar de andar com o cartão para ter desconto.

A gestão e controlo da frota faz-se no portal **Frotas Galp** (frotas.galp.com), que é também o local para aderir e pedir cartões para a sua empresa, de forma rápida e fácil.



Adira já ao cartão Galp Frota Business
e veja todas as vantagens em frotas.galp.com

*Desconto máximo, aplicável em Portugal Continental, em abastecimento de combustíveis Evologic 2.0 (8 cênt/lt) e compra de uma lavagem ou garrafa de gás no mesmo ato de compra (*1 cênt/lt). Veja descontos na Madeira, Açores e Espanha em frotas.galp.com



Serviço a Clientes
T: 808 280 280 (das 9h às 21h)
E-mail: galpfrotobusiness@galp.com





O Plano Industrial do Pacto Ecológico Europeu

A Comissão Europeia lançou em Fevereiro o Green Deal Industrial Plan, que entre nós recebeu o nome de Plano Industrial do Pacto Ecológico. Muito embora assente nas famílias de instrumentos já previstos no Pacto Ecológico Europeu e no REPowerEU, este novo Plano vem muscular o seu impacto e acelerar o passo para a transição para a neutralidade carbónica da União.

Este novo impulso vai beneficiar a competitividade da economia europeia, mas traz com ele alterações profundas e mais rápidas em sectores importantes, sobretudo aqueles que, em matéria de emissões de gases de efeito de estufa, fazem mexer o ponteiro da descarbonização.

Dois desses sectores, por sinal fortemente relacionados entre si, são o da energia, incluindo combustíveis, e o dos transportes e mobilidade. O sector automóvel, ao longo da sua cadeia de valor, incluindo o fabrico, o comércio, o aluguer, a gestão de frotas e a manutenção, deve estar preparado para profundas alterações na tecnologia, nos padrões de consumo, na regulação e na fiscalidade. A recente fixação do ano de 2035 como a data a partir da qual acabam os novos veículos movidos a combustível fóssil é bem o exemplo de que nada será como dantes.

O que traz de novo, então, este Plano Industrial? Essencialmente pretende criar um ambiente mais favorável para a expansão da capacidade da UE de produzir tecnologias e produtos net-zero, necessários para atender às ambiciosas metas climáticas do continente europeu. Assenta em quatro pilares: regula-

ção, financiamento, competências e cadeias de abastecimento.

Ao nível da regulação, a ideia é simplificar e melhorar a previsibilidade. A Comissão promete uma Lei da Indústria Net-Zero que identificará metas para a capacidade industrial, prometendo uma estrutura regulatória adequada para a sua rápida implantação, incluindo licenciamento simplificado.

O segundo pilar refere-se à intenção de acelerar o investimento em tecnologias limpas, através da disponibilização de apoios financeiros de grande escala. A Comissão pretende rever o estatuto dos Auxílios de Estado, de forma a aumentar os limiares de notificação para investimentos verdes, revisando nomeadamente o Regulamento Geral de Isenção por Categoria.

O terceiro pilar é orientado para o desenvolvimento das competências necessárias para a transição para a neutralidade carbónica. Estima-se que 40% dos empregos possam ser afetados no futuro próximo, pelo que importa trabalhar atempadamente esta reconversão da força de trabalho atual, para além de formar novos profissionais. Para isso, a Comissão pretende criar Academias Industriais Net-Zero para implementar programas de qualificação e requalificação em sectores estratégicos.

Por último, um quarto pilar tem por fim promover o comércio aberto e a concorrência justa para as cadeias de abastecimento resilientes, no quadro da Organização Mundial do Comércio e através da expansão da rede europeia de parceiros e protocolos de cooperação.

Este Plano não está, contudo, isento de riscos.

Desde logo, porque reclama um acesso aberto e justo às matérias-primas escassas. A concentração geográfica dos minerais críticos e das suas cadeias de processamento e abastecimento é maior do que acontece atualmente com o petróleo, o gás natural e o carvão. Isto acarreta riscos geopolíticos acrescidos, pois matérias como o lítio, o cobalto, o manganês, a grafite, e as terras raras, para referir algumas, são o novo petróleo e as respetivas cadeias de valor estão já muito controladas pela China.

Num quadro de eletrificação das viaturas, o risco de roturas de fornecimento pode parar a indústria automóvel europeia e afetar toda a cadeia de valor a jusante, como é o caso das frotas. A Europa pretende criar um Clube de Matérias-Primas Críticas, para reunir consumidores e produtores destes recursos escassos e, assim, garantir a segurança global do fornecimento.

Importa, também, recordar que, apesar da Comissão Europeia afirmar que quer liderar na transição climática, este Green Deal Industrial Plan surge como reação ao Inflation Reduction Act (IRA), lançado pelo governo federal dos Estados Unidos da América, que visa investir algo como 739 bilhões de dólares nos próximos dez anos, incluindo cerca de 369 bilhões destinados à segurança energética e à transição climática.

Este programa massivo pretende reforçar a competitividade das empresas americanas, apoiando com dinheiro público áreas tão críticas como as energias limpas, a indústria automóvel e a fabricação de semicondutores. Os EUA procuram também reduzir a dependência de fornecedores longínquos, como a



China, Taiwan ou a Coreia, defendendo-se da deriva fragmentária que ameaça o mundo.

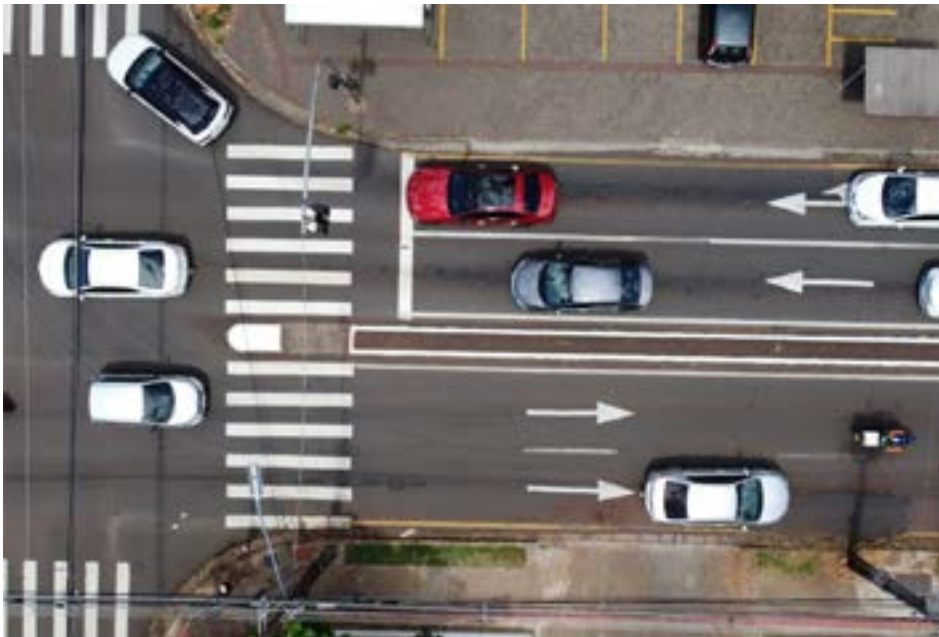
É muito positivo e necessário que também a Europa procure não desproteger as suas empresas, deixando-as à mercê dos concorrentes americanos e chineses, muito ajudados pelos seus governos. Porém, o tema é muito sensível na União, na medida em que o aliviar das limitações às Ajudas de Estado permitirá que os países mais ricos e com melhores finanças públicas injetem grandes quantias nas suas empresas, a título de incentivo, oferecendo-lhes, assim, uma vantagem competitiva que tende a esmagar a concorrência no espaço económico europeu.

Portugal e as suas empresas poderão ser algumas das vítimas, pelo que o nosso governo deve estar atento e acautelar junto da Comissão, em momento oportuno, um regime de compensações que reequilibre o terreno de jogo. 📌

“

O sector automóvel, ao longo da sua cadeia de valor, incluindo o fabrico, o comércio, o aluguer, a gestão de frotas e a manutenção, deve estar preparado para profundas alterações na tecnologia, nos padrões de consumo, na regulação e na fiscalidade.

A recente fixação do ano de 2035 como a data a partir da qual acabam os novos veículos movidos a combustível fóssil é bem o exemplo de que nada será como dantes



CONSTRUTORES AUTOMÓVEIS E GESTORAS DE FROTA COM RESULTADOS RECORDE EM 2022

Os valores oficiais apresentados pelos principais grupos construtores de automóveis e ainda por três das maiores empresas Gestoras de Frota a nível mundial revelam resultados positivos na atividade destas entidades em 2022.

Assim, face a 2021, este foi o desempenho de Mercedes-Benz, dos grupos BMW, Volkswagen e Renault e ainda da Stellantis:

- Mercedes-Benz: aumento de 12% das receitas, de 133,9 mil milhões de euros para 150 mil milhões de euros. Lucros antes de juros e taxas em 28% para 20,5 mil milhões de euros (16 mil milhões de euros em 2021);
- Grupo BMW: aumento de 28,2% do volume de negócios para mais de 142.610 milhões de euros. Lucro de 18.582 milhões de euros, um aumento de 49,1% relativamente a 2021. O resultado operacional cresceu 4,5% para quase 14 mil milhões de euros e a margem de lucro operacional subiu de 14,4% para 16,5%;
- Grupo Volkswagen: crescimento de 13% no lucro operacional, que totalizou 22,5 mil milhões de euros, apesar da queda de 1% nas vendas.

- Grupo Renault: volume de negócios cresceu 11,4% e atingiu os 46,4 mil milhões de euros. Lucro operacional subiu 146% e situou-se em 2.216 milhões;

- Stellantis: receitas líquidas cresceram 18% e fixaram-se na ordem dos 170,6 mil milhões de euros. Lucros do grupo aumentaram 26%, para 16.800 milhões de euros;

Por seu lado, os relatórios de contas anuais da ALD Automotive, LeasePlan e Arval, relativos a 2022 e comparando valores de 2021 indicam:

- ALD Automotive: resultados líquidos aumentaram 38% e atingiram um valor recorde de 1,2 mil milhões de euros;
- LeasePlan: crescimento de 90,3% do resultado líquido anual para 1,93 mil milhões, sendo que o resultado líquido subjacente situou-se nos 1,42 mil milhões de euros, mais 85,9% do que em 2021;
- Arval: receita operacional bruta cresce 43,7% para 2.495,5 milhões de euros, enquanto o lucro líquido, cresce 73,4% e atinge os 1.249,2 milhões de euros. ●

— A Efimob Portugal agora é e-mob.

Se antes o nome Efimob apresentava uma empresa focada na mobilidade eficiente (Efficient Mobility), agora a empresa diz que, embora esteja a retirar letras à sua identidade, está ao mesmo tempo a acrescentar uma nova etapa à sua história: “através de um simples ‘e’ que simboliza tudo o que caracteriza a mobilidade que a e-mob trabalha”.

Além do novo nome, a e-mob tem uma nova imagem e equipa reforçada, bem como um novo site (e-mob.pt) e loja online.

— Em menos de um ano, a **miio** passou de 120 postos de carregamento para mais de 4.500 no mercado espanhol.

Para utilizar a miio em Espanha, o utilizador apenas tem de instalar e consultar a app miio para encontrar um dos (agora) 4.500 postos de carregamento disponíveis. Através da conexão às plataformas de roaming europeias, passa a ser possível viajar com carros elétricos entre Portugal, Espanha e França, com cada vez mais cobertura.

— Em janeiro de 2023 as vendas dos usados até dois anos caíram cerca de 50% e representam atualmente apenas 20% do mercado.

Esta é a principal conclusão do mais recente relatório do **Observatório INDICATA**, que diz que tal se deve ao número significativamente menor de carros provenientes da atividade rent-a-car devido à recente pandemia da COVID-19 e também, mais recentemente, à incapacidade de os fabricantes fazerem muito em termos de registos tácticos.

Além disso, o relatório diz ainda que “este declínio tem sido espelhado nos níveis de stocks usados online B2C, que nos dois últimos anos caíram de quase 35% para apenas 21,67% no início de fevereiro de 2023”.

— Os **Prémios Marca e Modelos do Ano Locarent** vão já na sua quarta edição e este ano elegeram a BMW como Marca do Ano e o Kia EV6 como a Revelação do Ano.

Relativamente à lista de Modelo do Ano, dividida pelas seguintes categorias, estes são os vencedores:

- Utilitário: Citroën C3;
- Utilitário SUV: Peugeot 2008;
- Pequeno Familiar: BMW Série 1;
- Pequeno Familiar SUV: Volvo XC40;
- Familiar: Mercedes-Benz Classe C;
- Comercial: Peugeot Partner.

— A **Liberty Seguros** e o **Volkswagen Financial Services** assinaram um acordo de parceria através do qual serão disponibilizadas soluções personalizadas aos clientes com veículos da gestora.

Com esta parceria, as coberturas disponíveis no seguro Liberty Sobre Rodas, vão estar ao alcance dos clientes, sob a forma de packs adaptados, na app Web Seguro Auto Stand Alone do Volkswagen Financial Services, bem como em toda a rede da marca em Portugal.

— A **Formartinauto** inaugurou novas instalações e nelas estreou o novo conceito de design Ford Signature.

O concessionário oficial Ford em Viseu é o primeiro concessionário da marca em Portugal a incorporar a nova imagem.

Trata-se de um novo conceito de design global “destinado a criar um ambiente excitante, inovador e conectado”, refere a marca.

O novo design permite uma apresentação otimizada dos veículos, sem esquecer as áreas exteriores aos salões de exposição ou as zonas de estacionamento. A intenção é criar espaços convidativos e envolventes e ao mesmo tempo proporcionar tecnologias digitais que melhorem a experiência de conectividade do universo Ford.

— A partir de 2024 a **Mitsubishi** vai disponibilizar a nova geração do Outlander PHEV na Europa. O novo Mitsubishi Outlander PHEV tira partido das bases criadas com a introdução da nova geração ASX e do novo Colt, que chega no outono deste ano. A nova geração terá a responsabilidade de dar continuidade a um legado de sucesso deixado pelo pioneiro Outlander PHEV, que, desde 2013, vendeu mais de 200 mil unidades no continente europeu.



HÁ CINCO NOVOS MODELOS PORSCHE DISPONÍVEIS NAS ESTAÇÕES SIXT

A **SIXT rent-a-car** acrescentou cinco modelos Porsche à sua frota de automóveis de luxo. Além dos Taycan (100% elétrico) e Cayman, que já figuram na oferta Porsche, a SIXT passa a ter disponível para aluguer os seguintes modelos:

- Cayenne E-Hybrid;
- Panamera ST 4 E-Hybrid Platinum Edition;
- Panamera E-Hybrid;
- 718 Boxster;
- 911 Carrera Cabrio.

De acordo com a empresa de aluguer de viaturas sem condutor, esta nova oferta está disponível “quando o cliente desejar, onde desejar e pelo tempo que desejar”.

Dirigida ao mercado dos alugueres de luxo, esta novidade “vai ao encontro da exigência do mercado e do cliente corporate, que procura uma solução exclusiva com atendimento personalizado”.

Em alugueres inferiores a três meses são aplicadas taxas reduzidas de Tributação Autónoma ●



RENTING "COM VALORES MAIS ALTOS DE SEMPRE"

Apesar da escassez de carros novos, o renting conseguiu crescer 7% no número de viaturas novas contratadas em 2022, tendo o valor destas subido 16,5%, para um total de 667 milhões de euros.

A **ALF – Associação Portuguesa de Leaseing, Factoring e Renting** reconhece que os efeitos da crise de semicondutores na entrega de viaturas novas acabaram por condicionar o ritmo de entrada em circulação de veículos novos. No entanto, acrescenta que a forte adaptabilidade dos associados da ALF permitiu encontrar soluções

alternativas para as frotas das empresas e particulares, nomeadamente através da extensão de contratos.

Assim, de acordo com os dados da ALF, a frota total com investimento das empresas de renting superou uma nova barreira em 2022. No final de dezembro de 2021, a frota em circulação com solução renting associada elevava-se a mais de 126 mil veículos, totalizava 2,1 mil milhões de euros. “Os valores mais altos de sempre desde que há registo”, afirma a ALF ●



O peso e os riscos fiscais de um **carro de empresa**

— *Nunca como nos últimos meses a carga fiscal que incide sobre o automóvel pesou tanto para as contas finais aos custos de utilização de um carro de empresa. Apesar da inesperada redução em 2,5% da Tributação Autónoma sobre os encargos com as viaturas plug-in de passageiros*

Os impostos há muito que representam um fardo pesado para as empresas. E no que se refere à fatia que incide sobre a aquisição e utilização de viaturas, independentemente do facto de serem veículos operacionais ou “de função”, os custos totais de utilização subiram, em muitos casos, mais de 25% só no último ano. Principalmente em empresas que tiveram de adquirir ou renovar a frota com novas unidades.

Já não se trata apenas de em muitos, muitos casos, terem deixado de existir garantias de data para a chegada dos carros encomendados; já não há sequer garantias de que essas viaturas chegam com a totalidade das especificações com que foram encomendadas e, mais grave ainda, aos valores por que foram negociadas. O que obriga, nos financiamentos em renting,

ao pedido de novas propostas às locadoras que, por sua vez, vão ter de aplicar custos de manutenção, pneus e serviços que por sua vez também encareceram, além de sobre o financiamento destes veículos recaírem taxas de juro cada vez mais elevadas.

Neste compasso de espera e a vivenciar diariamente um carrossel de emoções vive muito responsável de frota, sob pressão cruzada do departamento financeiro, do de recursos humanos e ainda dos gestores dos departamentos ou das delegações cujas operações dependem da chegada de novas viaturas. Um limbo onde diariamente se negociam extensões de contrato, se procura disponibilidade e se discutem os melhores valores para alugueres pontuais em rent-a-car ou flexíveis de alguns meses junto destas empresas ou de empresas gestoras de frota, muitas vezes prologando o uso de veí-

culos de uso intensivo muito além do tempo previsto e lidando com as reclamações de condutores para quem a troca periódica de viaturas era, não apenas uma prática corrente, como uma ansiada melhoria da viatura que lhe era atribuída. E assim acontecia porque a evolução automóvel e os descontos praticados pelas marcas o permitiam.

E porquê os impostos?

Preços de aquisição das viaturas mais elevados, margens de desconto mais reduzidas e escassez de oferta de modelos estão gradualmente a transformar o parque automóvel de muitas empresas.

Senão vejamos: olhando para os modelos enquadráveis no primeiro escalão da Tributação Autónoma, o leque de modelos reduziu drasticamente. Se até há bem poucos anos este



Preços de aquisição das viaturas mais elevados, margens de desconto mais reduzidas e escassez de oferta de modelos estão gradualmente a transformar o parque automóvel de muitas empresas

era um escalão dominado por versões diesel de automóveis como o Peugeot 308, Volkswagen Golf ou Renault Mégane, por exemplo, e nos dois/três últimos anos pelas motorizações plug-in destes mesmos modelos, muito dificilmente (para não dizer que é impossível) qualquer dos referidos consegue hoje ser negociado até 27.499 euros, ainda que sem IVA no caso de ser permitida a sua dedução.

Não é complicado perceber as razões: sobre um preço base da viatura mais elevado, acresce o valor de ISV, este ano com um aumento médio de 4%. Um aumento médio de 4% que, na realidade, acaba por ser mais elevado, uma vez que sobre o ISV incide igualmente o IVA. E uma vez que o ISV depende exclusivamente da cilindrada e do valor de emissões do automóvel em causa, sendo mais elevado o preço final da viatura e mais reduzida a taxa de descontos aplicada, ficou ainda mais esmagada qualquer margem de manobra para que pudesse concretizar-se uma concertação de negócio entre o representante nacional da marca, uma concessão automóvel e a locadora, quando prevalecia o interesse de assegurar determinado negócio.

Tributação Autónoma

O “alívio” de 2,5% da Tributação Autónoma sobre os automóveis *plug-in* de passageiros pode ajudar a atenuar parte dos efeitos referidos, evitando danos mais elevados nos orçamentos. Porque, com muito poucas opções no patamar inferior a 27.500 euros sem IVA (o novo Mitsubishi ASX, o Kia Xceed e a carrinha Ceed podem ser três das poucas opções ainda disponíveis, enquanto outros familiares compactos, igualmente com motor *plug-in*, só deverão conseguir ser negociados por grandes contas através das financeiras cativas das marcas), resta às empresas submeter os encargos dos automóveis cuja aquisição fique acima des-

te valor a uma taxa de Tributação Autónoma de 7,5%, em vez dos 2,5% a que poderiam fazê-lo caso tivessem sido adquiridos dentro do limite do primeiro patamar de TA.

Pela mesma ordem de razões (preço mais elevado, margens de desconto mais reduzidas, ISV ainda mais agravado pelo IVA devido a cilindradas e valores de emissões superiores), a situação complica-se no escalão mais elevado de Tributação Autónoma. Escalão esse onde a diferença entre submeter a Tributação Autónoma os encargos de um automóvel a gasóleo duplica de 17,5% para 35%, ou de 7,5% para 15%, tratando-se de um veículo com motor híbrido *plug-in*.

Lidar com expectativas

Nos dois patamares mais elevados de Tributação Autónoma cabem os automóveis balizados por um custo de aquisição até 35 mil euros e acima dos 35 mil euros. São habitualmente atribuídos a quadros superiores, nomeadamente técnicos especializados, gestores e administrativos, onde a viatura atribuída é muitas vezes utilizada como fonte de retenção ou de captação de talento. Razão pela qual é encarado como um patamar delicado, onde qualquer desvio à uniformização das viaturas pode ser mal interpretado, o que, naturalmente, se complica ainda mais quando as renovações acontecem de forma faseada e não em bloco.

Quer um desfasamento nas entregas, quer a falta de uniformização estão a acontecer na atual situação do mercado. E com rendas que chegam a subir 33% face aos valores praticados em contratos anteriores, muitos responsáveis de frota enfrentam ainda o complicado dilema de ter de explicar a necessidade de realizar um *downgrade* dos modelos atribuídos, em muitos casos aos seus próprios superiores hierárquicos.

E por que é que estas rendas subiram 33%?

Se os impostos desempenharam um papel importante, também o custo do trabalho e os custos do financiamento estão a contribuir para tal. As próprias empresas gestoras de frota estão a ver reduzidas as suas margens negociais de aquisição de viaturas (quando estes valores não lhes chegam por via das empresas que lhes pedem propostas de renting), mas também a lidar com uma subida de custos com pneus e com a manutenção, por exemplo, além do aumento dos seus próprios custos administrativos. A isto acrescem taxas de juro mais elevadas e a recorrente indefinição em relação aos residuais de alguns modelos, quer devido à chegada de novas marcas automóveis, quer quanto ao valor futuro, por exemplo, de modelos a gasóleo e até de híbridos *plug-in* e puramente elétricos, no último caso muito devido à evolução galopante da tecnologia.

A verdade é que, quanto a este último respeito, todas as opiniões são válidas. Mas como dizia à Fleet Magazine o alto quadro de uma locadora a operar em Portugal, no final do ano o que os acionistas querem ver são relatórios de contas saudáveis e garantias de riscos mínimos de derrapagens no futuro...

E os outros impostos?

Embora não se façam sentir de forma tão evidente quanto o IVA, o ISV ou a Tributação Autónoma (provavelmente o imposto mais difícil de explicar a um utilizador de uma viatura quando existe necessidade de lhe demonstrar o custo real da mesma para a empresa), também o ISP, imposto sobre produtos petrolíferos, e o IUC podem vir a assumir mais peso nas contas finais.

O ISP porque a retirada gradual das medidas de mitigação do aumento dos preços dos combustíveis na definição deste imposto provoca uma inevitável subida do preço final



A importância da carga fiscal sobre o automóvel tem um peso tão elevado no Orçamento do Estado português, que se torna difícil a qualquer governo prescindir do valor anualmente arrecadado. Por isso, a prática habitual tem sido gerir a fiscalidade automóvel procurando implementar medidas que, ainda que não sejam do conteúdo de todas as partes, consigam conjugar o equilíbrio das receitas, as necessidades e a competitividade das empresas e o cumprimento dos compromissos do Estado para com as metas europeias no domínio da proteção ambiental

quer do gasóleo, quer da gasolina; o Imposto Único de Circulação porque a sua fórmula para modelos atuais está dependente de dois fatores, cilindrada e valores de emissões de CO₂, sendo que este último pode agravar-se com a entrada em vigor do Euro7, nomeadamente por via da homologação dos novos índices de emissão de CO₂ dos (poucos) motores a gasóleo que restarem em comercialização.

Como prevenir e definir uma estratégia?

Não há fórmulas mágicas que proporcionem garantias de prevalecer o tempo suficiente para deixar os gestores recuperarem fôlego e margem de manobra.

A importância da carga fiscal sobre o automóvel tem um peso tão elevado no Orçamento do Estado português, que se torna difícil a qualquer governo prescindir do valor anualmente arrecadado. Por isso, a prática habitual tem sido gerir a fiscalidade automóvel procurando implementar medidas que, ainda que não sejam do conteúdo de todas as partes, consigam conjugar o equilíbrio das receitas, as necessidades e a competitividade das empresas e o cumprimento dos compromissos do Estado para com as metas europeias no domínio da proteção ambiental.

Quanto às empresas, muitas estão a orientar, com algum risco e imprevistos pelo caminho, a transição energética da frota. Os benefícios fiscais têm um peso importante nessa decisão, mas a vantagem económica estende-se além dos próprios custos com o automóvel. Nomeadamente aos custos da pegada ecológica da empresa, desígnio que, para se cumprir, depende muito da redução das emissões da frota. E também pelos benefícios que a melhoria dos indicadores de sustentabilidade representam para a imagem de uma estrutura empresarial, quer ao nível do financiamento, quer ao nível de apoios angariados para novos investimentos.

Porém, repita-se, não existem fórmulas mágicas ou previsões consistentes, muito menos quando envolvem decisões no âmbito da política fiscal: e o primeiro sinal foi dado no Orçamento de 2023, através da Tributação Autónoma aplicável aos encargos com viaturas elétricas, cujo custo de aquisição seja – ou tenha sido, já que é aplicável às unidades adquiridas em anos anteriores – superior a 62.500 eu-

ros, com IVA excluído deste valor. Recorde-se, o atual regime de ISV não se aplica aos veículos 100% elétricos.

Pode também fazer-se aproveitamento de outros benefícios e apoios (por exemplo, no âmbito do PRR) que, embora não incidam diretamente sobre o automóvel, podem contribuir para a redução dos custos de utilização dos automóveis elétricos. Entre eles estão a instalação de fontes de produção de energia renovável, utilizável para o carregamento destas viaturas.

Política de frota

As condicionantes anteriores e as incertezas quanto ao rumo da mobilidade e da própria economia estão a desencadear inevitáveis alterações na política de frota de muitas empresas.

Nomeadamente quanto ao modelo de atribuição de viatura. Tanto no caso dos automóveis de passageiros que são utilizados para fins exclusivamente operacionais e que estão diretamente relacionados com a atividade da empresa, como nas viaturas atribuídas como forma de complemento salarial, a derrapagem dos atuais custos de utilização e a perspectiva de que estes não venham a beneficiar de uma inflexão para valores anteriores, está a levar à redefinição dos cabazes de modelos atribuídos, com a entrada de novas marcas e *downgrade* de tipologias de modelo.

Há também mais empresas a implementar, ou em processos de consultadoria com vista a aplicar, a transferência dos encargos da propriedade automóvel para a esfera pessoal do colaborador ou um simples acréscimo salarial equiparado ao custo do atual benefício automóvel. Com a possibilidade do colaborador, se assim o desejar, beneficiar das mesmas vantagens que a empresa tem junto das marcas e/ou das empresas gestoras de frota.

Finalmente os modelos de financiamento. Embora o renting, enquanto serviço, transporte grandes vantagens ao nível da flexibilidade e da gestão administrativa, bem como uma maior agilidade ao nível contabilístico, o modelo de cálculo do custo de aquisição de uma viatura através de um financiamento em leasing, por exemplo, pode trazer vantagens para a definição do escalão de Tributação Autónoma. Mas disto depende muito a política de aquisições de cada empresa e da sua capacidade de endividamento. ■

Novos desafios pedem a solução de Gestão de Frotas

Com monitorização em tempo real dos seus veículos, para otimizar rotas e poupar combustível. Escolha uma solução digital Vodafone Business. Escolha uma rede preparada para o futuro.



vodafone.pt/business



Together we can
vodafone
business



A locação operacional de viaturas: tratamento contabilístico e fiscal em IRC

O Sistema de Normalização Contabilística (SNC), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho, introduziu um novo normativo contabilístico em Portugal. As locações passaram a estar enquadradas na Norma Contabilística e de Relato Financeiro (NCRF) n.º 9 - "Locações".

Neste artigo, pretende-se lançar algumas luzes sobre o tratamento contabilístico e fiscal relativo às locações operacionais. Para tal, será abordado inicialmente o enquadramento contabilístico, sendo analisado, num segundo momento, o impacto da fiscalidade, particularmente na aceitação dos gastos fiscais e da sujeição a tributações autónomas.

A NCRF 9 não trouxe alterações substanciais à classificação de uma locação como financeira ou operacional, uma vez que os critérios estabelecidos na Diretriz Contabilística n.º 25/98 são idênticos aos critérios estabelecidos nos parágrafos 7 a 18 da NCRF 9, tendo ambos como base as regras estabelecidas na IAS 17 (entretanto substituída pela IFRS 16).

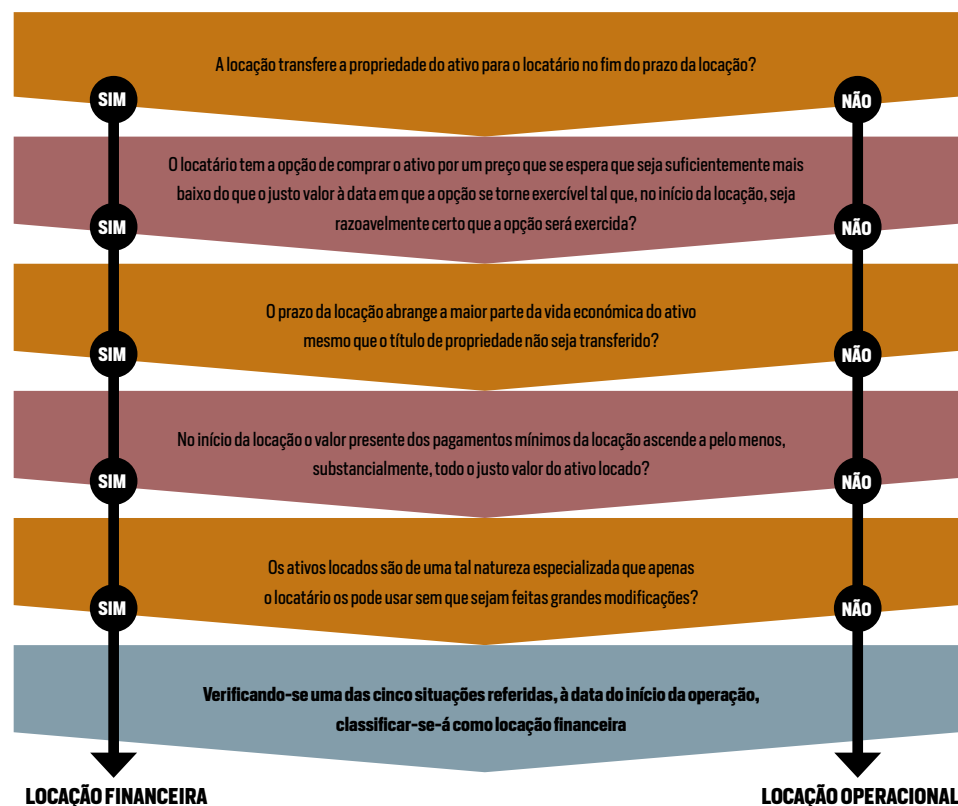
Quando estamos perante uma locação, para efeitos contabilísticos, é necessário aferir se estamos perante uma locação financeira ou operacional. A tipificação da locação deverá ser sempre o primeiro procedimento na análise.

De acordo com o disposto na norma, a classificação de uma locação como financeira ou operacional depende da substância da transação e não da forma do contrato.

São tipificados alguns exemplos de situações que podem normalmente conduzir a que uma locação seja classificada como uma locação financeira, conforme Gráfico 1.

Na norma são enumerados outros indicadores de situações que, individualmente ou em combinação, podem também conduzir a que uma locação seja classificada como financeira.

GRÁFICO 1





Os exemplos e indicadores enunciados na norma nem sempre são conclusivos. Assim, se for claro, com base noutras características, que a locação não transfere substancialmente todos os riscos e vantagens inerentes à posse, a locação é classificada como locação operacional. Por exemplo, pode ser o caso se a propriedade do ativo se transferir no final da locação mediante um pagamento variável igual ao seu justo valor no momento, ou se existirem rendas contingentes, como resultado das quais o locatário não tem substancialmente todos os riscos e vantagens.

Podemos concluir que a mera existência de uma cláusula de opção de compra não é determinante para a classificação da locação. Deve efetuar-se uma análise para se verificar se o montante da opção de compra se espere que seja suficientemente mais baixo ou mais alto do que o justo valor à data em que a opção se torne exercível, de modo a que se espera que, no início da locação, seja razoavelmente certo ou incerto que essa opção seja exercida.

Locação operacional

Assim, uma locação pode ser classificada como operacional, quando a propriedade do ativo se transfere no final da locação, mediante um pagamento variável igual ou superior ao seu justo valor no momento ou se existirem rendas contingentes, como resultado das quais o locatário não tem substancialmente todos os riscos e vantagens. E ainda quando existe opção de compra, o seu valor não é substancialmente inferior ao justo valor na data de opção e a duração do

contrato não cobre a maior parte do período de vida económica do ativo subjacente ao contrato.

Se existirem outras características que indiquem que não há transferência de todos os riscos e vantagens inerentes à posse, classificar-se-á esse contrato de locação como operacional.

Nos termos da NCRF 9, os pagamentos de uma locação operacional devem ser reconhecidos como um gasto numa base linear durante o prazo da locação, salvo se uma outra base sistemática for mais representativa do modelo temporal do benefício do utente.

A fiscalidade, especificamente o Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (CIRC), acolheu o SNC como referencial contabilístico, mantendo-se a estreita ligação entre contabilidade e fiscalidade.

A manutenção do modelo de dependência parcial determina, desde logo, que, sempre que não estejam estabelecidas regras fiscais próprias, se verifica o acolhimento do tratamento contabilístico decorrente das novas normas.

Assim, os gastos contabilizados nos resul-

tados do período, em resultado das locações operacionais, são aceites como gastos fiscais em termos de IRC, desde que comprovadamente sejam destinados a obter ou garantir a obtenção de rendimentos sujeitos a IRC, conforme decorre do CIRC. Tratando-se de viaturas a serem utilizadas para promover as receitas da empresa, parece possível que tais encargos cumpram com este princípio.

Não obstante, tratando-se de viaturas ligeiras de passageiros utilizadas em locação operacional, o CIRC prevê uma limitação no valor aceite para esses encargos enquanto gasto fiscal. Quanto a essas limitações fiscais, o CIRC estabelece um tratamento fiscal similar independentemente de a viatura ter sido adquirida, utilizada numa locação financeira ou numa locação operacional.

Essas limitações fiscais decorrem das taxas de depreciação, bem como dos valores limite de aquisição aceites para efeitos fiscais, para as viaturas ligeiras de passageiros ou mistas (observar tabela 1).

TABELA 1 Valores limite de aquisição aceites para efeitos fiscais para viaturas ligeiras de passageiros ou mistas adquiridas nos períodos de tributação que se iniciem em 1 de janeiro de 2015 ou após essa data

Valor limite	Características da viatura
€ 62.500	Veículos movidos exclusivamente a energia elétrica
€ 50.000	Veículos híbridos plug-in
€ 37.500	Veículos movidos a gases de petróleo liquefeito ou gás natural veicular
€ 25.000	Restantes viaturas

Nota: Montante a que se refere a alínea e) do n.º 1 do artigo 34.º do CIRC e na Portaria n.º 467/2010, de 7 de julho.

Para as viaturas utilizadas por uma empresa em regime de locação operacional, com pagamentos de aluguer mensal por essa utilização, o gasto contabilizado, a ser considerado para efeitos fiscais, deve ser determinado de acordo com o limite previsto na tabela 1 apresentada, e explicados pela Circular n.º 24/91, de 19/12, emitida pela Direção de Serviços do IRC. Convém salientar que os dados previstos nessa Circular, para a determinação do gasto fiscalmente dedutível em IRC, devem ser atualizados para os limites fiscais atualmente previstos CIRC.

Tal como referido nas regras da Circular 24/91, para a determinação do limite fiscal, não se deve ter em conta o montante total pago pela renda de locação da viatura, mas o montante da amortização financeira.

Não se consideram quaisquer montantes pagos relacionados com o juro implícito na renda, bem como, com os outros encargos variáveis, como manutenções, seguros, fees de gestão, impostos de circulação, etc.. Estes encargos são aceites fiscalmente, sem a aplicação da limitação referida no CIRC.

O Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) suportado não dedutível relacionado com a amortização financeira deve ser tido em conta para a determinação do gasto aceite em termos fiscais, bem como o respetivo valor residual do contrato de locação.

No caso de o montante da amortização financeira ser inferior ao referido limite máximo, essa diferença pode transitar para o período seguinte, adicionando-se esse excesso ao limite máximo desse período seguinte, conforme parte final do ponto 2 da referida Circular n.º 24/91.

Quando o montante anual da amortização financeira for superior ao referido limite máximo anual, o respetivo excesso deve ser acrescido na determinação do lucro tributável de IRC desse período.

No ano de início e final do contrato, devem ser considerados valores diários para determinar o referido limite máximo.

Valor de aquisição nos contratos de locação operacional

Quanto ao valor de aquisição a considerar nos contratos de locação operacional, este deve incluir o montante utilizado para a determinação das rendas, antes de ser considerado qualquer valor residual contratual, caso exista e esteja previsto no contrato, adicionado do montante do IVA não dedutível, conforme tem sido entendimento da Autoridade Tributária e Aduaneira (1).

Conforme se verifica, a aceitação fiscal dos encargos com as rendas da locação operacional, é similar à aceitação das depreciações contabilizadas como gastos. O objetivo da norma fiscal é a da aplicação de limitações fiscais idênticas para os encargos com viaturas ligeiras de passageiros ou mistas, independentemente da opção de investimento ou financiamento utilizado pela entidade.

No caso dos encargos com a amortização financeira da locação operacional (por exemplo, ALD) superarem o limite fiscal previsto, ou

seja, se o montante dessa amortização financeira for superior ao montante da depreciação contabilística relevante fiscalmente (atendendo aos limites em função do custo de aquisição), esse excesso deve ser acrescido na determinação do lucro tributável do período de tributação.

Ainda sobre esta temática, importa atender que, relativamente aos encargos, independentemente de os mesmos serem ou não dedutíveis para efeitos do cálculo do lucro tributável, poderá ocorrer a incidência de tributação autónoma.

De acordo com o CIRC, são tributados autonomamente os encargos efetuados ou suportados por sujeitos passivos que não beneficiem de isenções subjetivas e que exerçam, a título principal, atividade de natureza comercial, industrial ou agrícola, relacionados com viaturas ligeiras de passageiros, viaturas ligeiras de mercadorias referidas na alínea b) do n.º 1 do artigo 7.º do Código do Imposto sobre Veículos, de acordo com as taxas previstas na Tabela 2.

TABELA 2 Taxas de tributação autónoma*

Tipo de viaturas	Custo de aquisição	Sem Prejuízo Fiscal	Com Prejuízo Fiscal**
Viaturas ligeiras de passageiros,	< 27 500 €	10%	20%
viaturas ligeiras de mercadorias referidas na alínea b) do n.º 1 do artigo 7.º do Código do Imposto sobre Veículos, motos ou motocicletas.	≥ 27 500 € e < 35 000 €	27,5%	37,5%
	≥ € 35 000	35%	45%
Viaturas ligeiras de passageiros híbridas plug-in, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 km e emissões oficiais inferiores a 50 gCO ₂ /km, e de viaturas ligeiras de passageiros movidas a gás natural veicular (GNV)	< 27 500 €	2,5%	12,5%
	≥ 27 500 € e < 35 000 €	7,5%	17,5%
	≥ € 35 000	15%	25%
Veículos movidos exclusivamente a energia elétrica	> 62 500€	10%	20%

Nota: Conjugação do disposto nos n.ºs 3, 14, 18 e 20, todos do art.º 88.º do CIRC.

* Com as alterações introduzidas pela Lei do Orçamento do Estado para 2023.

** A Lei do Orçamento do Estado para 2023, no seu artigo 230.º, prevê que o n.º 14 do artigo em apreciação, que prevê o agravamento das taxas de tributação autónoma em dez pontos percentuais quanto aos sujeitos passivos que apresentem prejuízo fiscal, não seja aplicado nos períodos de tributação de 2022 e 2023, desde que observados determinados requisitos.

EXEMPLO PRÁTICO

Por forma a concretizar o anteriormente referido, admitimos a título exemplificativo a contratação de um ALD (Aluguer de longa duração), em 1 de abril de 2023, de uma viatura elétrica que teria um custo de aquisição de 80 000 euros (IVA incluído). A opção pelo regime do ALD, pelo prazo de 6 anos, implica uma renda mensal de 1.025,30 euros (IVA incluído) com uma entrada inicial de 4.000 euros (IVA incluído).

Assim, estando o contrato classificado como uma locação operacional, nas demonstrações financeiras do locatário, as rendas da locação deverão ser reconhecidas como um gasto numa base linear durante o prazo da locação.

Deste modo, independentemente da forma de pagamento das rendas, haverá que reconhecer um gasto uniforme ao longo do período da locação, dando cumprimento ao princípio contabilístico de balanceamento entre os benefícios (da utilização do bem) e os gastos.

Quer isto dizer, ainda que mesmo quando a primeira renda seja paga por um valor inicial mais elevado do que as restantes rendas, o gasto a reconhecer no período corresponderá apenas à parte proporcional desse período, diferindo-se o restante para períodos futuros, respeitando o pressuposto do regime do acréscimo (4.000 euros/72 rendas = 55,55 euros). Importa ressaltar que a entrada inicial não é comum existir em contratos empresariais, não obstante para efeitos exemplificativos foi aqui considerada.

Assim, contabilisticamente, poderão ser diferidos os gastos no momento do pagamento sendo posteriormente reconhecidos nos períodos a que respeitam, conforme a tabela que se encontra na página seguinte.

Excluem-se da sujeição a tributações autónomas, os respetivos encargos suportados pelo sujeito passivo, quando relacionados com:

- Viaturas ligeiras de passageiros, motos e motocicletas, afetos à exploração de serviço público de transportes, destinados a serem alugados no exercício da atividade normal do sujeito passivo;
- Viatura automóvel relativamente à qual tenha sido celebrado acordo escrito entre o trabalhador ou membro do órgão social e a entidade patronal sobre a imputação àquele da referida viatura automóvel.

Referir, por fim, que relativamente à taxa de tributação autónoma aplicável aos encargos provenientes dos contratos de rent-a-car, ou seja, contratos de aluguer sem condutor por períodos muito curtos, por períodos iguais ou inferiores a três meses que não sejam renováveis, para viaturas ligeiras de passageiros ou mistas, de acordo com o entendimento da Autoridade Tributária e Aduaneira [2], os encargos provenientes dos contratos de rent-a-car, são considerados encargos relacionados com as viaturas em causa, sendo assim sujeitos a tributação autónoma. ►

NOTAS

[1] Informações Vinculativas, Processo 2011 004399, com despacho do subdiretor-geral, de 30/03/2012 e processo 2012 003690, com despacho do subdiretor-geral, substituto legal do diretor-geral, de 02/07/2013.

[2] Informação Vinculativa, Processo 2012 001228, com despacho da subdiretora-geral, de 21/05/2012, proferido por delegação de competências.

O PORSCHE QUE MERECE, QUANDO E ONDE QUISER. ALUGUE O SEU NA SIXT.



► Não se tratando de aquisição nem de situação assimilável a aquisição, a taxa de tributação autónoma aplicável a estes encargos será à taxa reduzida (10% ou 2,5%, consoante o tipo de viatura, conforme Tabela 2). Relativamente às viaturas totalmente elétricas será importante perceber a posição da Autoridade Tributária e Aduaneira quanto a esta questão, considerando

que apenas estarão sujeitas as viaturas com custo de aquisição superior a 62.500€, pelo que se admite que possam continuar sem sujeição de tributação autónoma. Note-se ainda que estes encargos são, por regra, integralmente dedutíveis, desde que necessários para a obtenção de rendimentos tributáveis. Por fim, importa considerar que a adoção no normativo

contabilístico do tratamento previsto na Norma Internacional de Relato Financeiro (IFRS) 16 - Locações, pode ditar alterações ao pressuposto neste artigo. Assim, os contratos de locação atualmente reconhecidos como operacionais passarão a ser reconhecidos como ativos fixos tangíveis, bem como o passivo da locação pelo prazo do contrato.

TABELA 3 Aceitação dos gastos

Período	Renda mensal	Limite depreciação aceite fiscalmente*	Amortização financeira incluída na renda*	Tributação Autónoma**	Gastos não aceites***
2023	Renda	1.025,30€	4.000€ / 72 x 9 + 900€ x 9 meses = 12.100€	972,81€	0€ (Reserva o gasto, através de controle extracontabilístico, para períodos seguintes: 3.118,75€)
	Entrada Inicial (base linear)	55,55€			
2024	Renda	1.025,30€	4.000€ / 72 x 12 + 900€ x 12 meses = 11.466,67€	1.297,08€	0€ (Reserva o gasto, através de controle extracontabilístico, para períodos seguintes: 4.158,33€)
	Entrada Inicial (base linear)	55,55€			
2025	Renda	1.025,30€	4.000€ / 72 x 12 + 900€ x 12 meses = 11.466,67€	1.297,08€	0€ (Reserva o gasto, através de controle extracontabilístico, para períodos seguintes: 4.158,33€)
	Entrada Inicial (base linear)	55,55€			
2026	Renda	1.025,30€	4.000€ / 72 x 12 + 900€ x 12 meses = 11.466,67€	1.297,08€	0€ (Reserva o gasto, através de controle extracontabilístico, para períodos seguintes: 4.158,33€)
	Entrada Inicial (base linear)	55,55€			
2027	Renda	1.025,30€	4.000€ / 72 x 12 + 900€ x 12 meses = 11.466,67€	1.297,08€	0€ (Utiliza o gasto, controlado extracontabilisticamente, reservado de períodos anteriores de 7.560,42€)
	Entrada Inicial (base linear)	55,55€			
2028	Renda	1.025,30€	4.000€ / 72 x 12 + 900€ x 12 meses = 11.466,67€	1.297,08€	3.433,33€ (Utiliza o gasto, controlado extracontabilisticamente, reservado de períodos anteriores de 8.033,33€)
	Entrada Inicial (base linear)	55,55€			
2029	Renda	1.025,30€	4.000€ / 72 x 3 + 900€ x 3 meses = 2.866,67€	324,27€	2.866,67€
	Entrada Inicial (base linear)	55,55€			

Nota: Os gastos aceites fiscalmente e as taxas de tributação autónomas consideradas para o exemplo são as que se encontram em vigor em 2023;

* Conforme referido para as viaturas elétricas, o valor de aquisição aceite fiscalmente são os 62.500 euros. Assim, e de acordo com as instruções da Circular n.º 24/91, não se aceitará como custo o resultado da diferença entre o valor da amortização financeira incluída nas rendas pagas e o valor da depreciação máxima, correspondente ao mesmo período de tempo, que poderia ser praticada caso a viatura tivesse sido adquirida diretamente. Assim, é fundamental que o locatário procure saber qual o valor de aquisição da viatura e qual o valor da amortização financeira incluída nas rendas e efetue o controle extra contabilístico. Admitimos a título exemplificativo que o valor da amortização financeira incluído na renda apresentada representa 900 euros. A depreciação anual praticada à taxa máxima caso a viatura tivesse sido adquirida seriam 15.625 euros (62.500 euros x 25%, taxa prevista no Decreto-Regulamentar n.º 25/2009, de 14 de setembro.)

** A tributação autónoma será calculada pelo produto do gasto mensal x número de rendas do ano x 10% (tributação autónoma para viaturas elétricas com valor de aquisição superior a 62.500 euros, admitindo um cenário sem prejuízo fiscal);

*** Considerando que nos casos em que a amortização financeira seja, num determinado ano, inferior à referida depreciação máxima, a diferença é tida em conta para efeitos do cálculo da diferença a não considerar como custo em anos seguintes.

O maior orgulho
não é ser a Gestora
de Frotas do Ano.

É ser a sua Gestora de Frota
todos os dias.



Fomos, uma vez mais, a **Gestora de Frotas do Ano** da Fleet Magazine.

O orgulho, claro, continua o mesmo. Embora haja um prémio que nos orgulha ainda mais.

Contar, o ano inteiro, com a confiança dos nossos clientes. Clientes cuja exigência nos leva a inovar sem descanso. E cujo feedback ajuda a melhorar ainda mais os nossos serviços.

Esse é o prémio que, em 2023, queremos voltar a merecer. E é para isso que já estamos a trabalhar. Todos os dias.



**Inscrições abertas
para os Prémios:**

- **Carro de Empresa**
- **Frota do Ano**
- **Frota Verde**



**REGULAMENTOS E INSCRIÇÕES EM
premiosfleetmagazine.pt**

PATROCÍNIO EXCLUSIVO

verizon
connect

PARCERIA INSTITUCIONAL

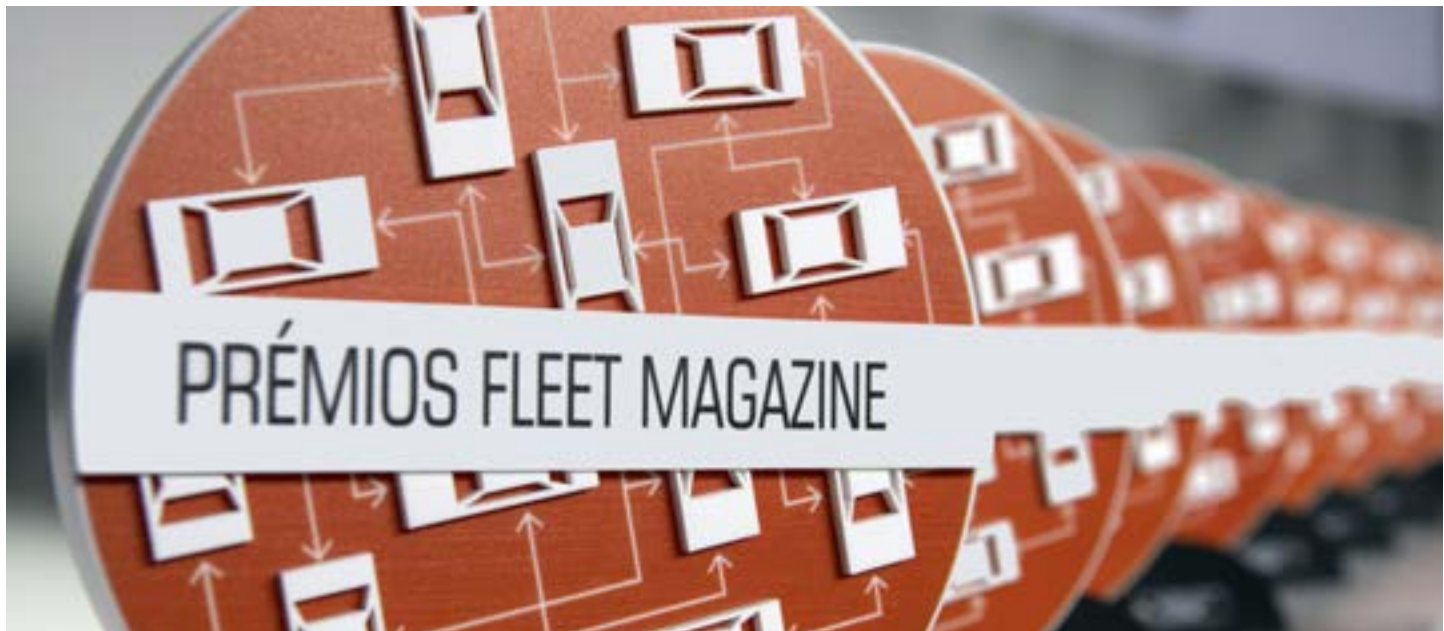
MOVE+
A MOBILIDADE EFICIENTE



Agência para a Energia

UM EVENTO

Fleet
Magazine



Descubra quem faz parte do Júri para as categorias “Carro de Empresa” e “Gestora de Frota”

Como nas edições anteriores, o júri deste ano dos Prémios FLEET MAGAZINE engloba gestores de frota e responsáveis de aquisição de viaturas para as suas empresas. Ao longo de vários meses, estes 11 elementos vão poder tomar contacto, ensaiar e votar cada um dos automóveis que concorrem nas diversas categorias do prémio “Carro de Empresa” e ainda decidir o vencedor do troféu destinado à melhor “Gestora de Frota”



HUGO PRÓSPERO
CLARANET
Fleet Specialist

Hugo Próspero é Presidente do Júri. Fez parte do júri da edição do ano passado e será o elemento de ligação com cada jurado da edição de 2023. Compete-lhe recolher os documentos de voto que avaliam cada viatura e ainda o trabalho realizado por cada empresa gestora de frota ao longo de 2022 e 2023. Terá ainda de certificar cada um desses documentos antes de os entregar à equipa da Fleet Magazine para a contabilização dos pontos de cada concorrente.



ANA NUNES
INETUM
Fleet Manager



BAIÃO PAULO
GRUPO UNILEVER
Workplace Service Delivery Manager
(inclui gestão de frota)



BRUNO MELO
ASSERGEST
Site Buyer



CARLOS PINTO
JCDECAUX
Responsável de Frota



GONÇALO BRITO
SECURITAS DIRECT
Gestor de Frota



HELIA DUARTE
NOVABASE
HR Fleet Manager



LUIS FARIAS
BANCO BIG
Procurement, Fleet e Gestão de Infraestruturas



PAULO ALMEIDA
CERELINEX
Responsável Geral da empresa



PAULO SOBRAL
PROSSEGUR
Responsável de Frota Portugal



PEDRO PINTO
SOGENAVE
Diretor de Compras da Área Não Alimentar



Verizon Connect patrocina de novo os Prémios Fleet Magazine

A Verizon Connect, empresa especializada em soluções tecnológicas de gestão de frotas através de GPS, volta a ser patrocinadora oficial dos Prémios Fleet Magazine. Com mais de 20 anos de experiência na gestão de frotas empresariais, a Verizon Connect disponibiliza soluções e serviços que colocam a inovação, a automatização e os dados ao serviço dos clientes, ajudando-os a cumprir a sua missão de uma forma mais segura, mais eficiente e mais produtiva. Assentes na inovação, as soluções da Verizon Connect vão além da localização de viaturas. A solução integra um conjunto de dashboards e relatórios de elevada precisão e de usabilidade simplificada, que são personalizados pelos seus utilizadores, de acordo com os indicadores que priorizam. Deste modo, os gestores de frotas contam com uma maior visibilidade sobre o comportamento dos condutores, os custos da frota e o desgaste dos veículos. De acordo com um estudo recente realizado pela Verizon Connect, a utilização deste tipo de soluções contribui para uma redução nos custos com combustível, acidentes, manutenção das viaturas e mão-de-obra. O Reveal, da Verizon Connect, é uma solução completa de gestão de frotas e ativos, disponível através de uma aplicação web e mobile, contando com um conjunto de apps nativas para Android e iOS, destinadas a gestores e condutores. "Para a Verizon Connect é uma honra renovar o patrocínio dos prémios Fleet Magazine, que se afirmam, ano após ano, como uma referência no sector de frotas em Portugal. São o resultado de um trabalho consistente e independente da equipa da Fleet Magazine, que em conjunto com profissionais de referência do sector, identificam as melhores opções para frotas empresariais destacando ainda projetos de gestão de frotas e mobilidade assentes na sustentabilidade" diz Mónica Dias, diretora de Marketing da Verizon Connect Portugal



QUER SABER COMO PARTICIPAR NOS PRÉMIOS FLEET MAGAZINE?
DESCUBRA COMO PODE CONCORRER A SUA VIATURA OU EMPRESA EM
www.premiosfleetmagazine.pt



E vão oito prémios

— A LeasePlan foi de novo a mais votada pelo júri dos Prémios Fleet Magazine, que contam com o patrocínio da VERIZON CONNECT. Esta foi a oitava vez que a empresa foi distinguida com o troféu de melhor “Gestora de Frota”

A exemplo do que sucedeu na edição anterior, a LeasePlan Portugal foi a gestora que, de entre as seis locadoras avaliadas pelo júri, obteve as classificações mais elevadas em todos os critérios analisados.

A empresa obteve 63,8% dos pontos possíveis na soma das sete avaliações realizadas pelos 12 elementos que integraram o júri dos Prémios Fleet Magazine do ano passado. A saber:

- Rapidez de resposta a propostas;
- Flexibilidade negocial antes da contratação;
- Flexibilidade negocial após a contratação;
- Acompanhamento na resolução de questões de contrato;

- Serviços de Consultoria e proposta de melhoria;

- Ações complementares e oferta de soluções na área da mobilidade;

- Avaliação global do serviço.

Recorde-se que a seleção da maioria dos elementos que todos os anos integram o júri dos Prémios Fleet Magazine resulta de uma escolha realizada por seis locadoras entre os seus clientes e que a votação individual para qualquer das categorias que fazem parte deste evento decorre de forma confidencial.

“Receber novamente o prémio de Gestora de Frota é uma ótima recompensa pelo trabalho que temos realizado, principalmente porque são os clientes que atribuem este prémio. Os últimos anos têm sido particularmente

atípicos, e o sector automóvel tem enfrentado grandes desafios, mas são estes mesmos desafios que nos obrigam a pensar mais além e na LeasePlan temos feito de tudo para pensar em soluções para estes novos problemas e os clientes parecem reconhecer isso” afirma António Oliveira Martins, diretor geral da LeasePlan Portugal.

“Este prémio traduz o empenho de toda a empresa em prestar um serviço de qualidade aos nossos clientes. Na LeasePlan procuramos inovar na criação de soluções de mobilidade no mercado, facilitando simultaneamente o dia-a-dia dos nossos clientes, retirando-lhes preocupações com o automóvel”, conclui o responsável da empresa gestora de frota. 📌



Frota é importante para atingir a **neutralidade energética** em 2030

— O projeto de frota do Grupo Águas de Portugal conquistou o troféu “Frota do Ano” na edição de 2022 dos Prémios Fleet Magazine, novamente patrocinados pela Verizon Connect. Vamos conhecer as razões que justificaram o prémio e ainda a composição atual da sua frota automóvel

Em 2020 a FLEET MAGAZINE deu a conhecer o trabalho de transição energética em curso no Grupo Águas de Portugal. Composto atualmente por 19 empresas, incluindo uma em Timor-Leste e outra em Moçambique, das quais 13 são entidades gestoras de sistemas de abastecimento de água e de tratamento de águas residuais em Portugal Continental,

o grupo empresarial rege-se pelo Código de Contratação Pública e tem implementado um modelo centralizado de viaturas, em regime de aluguer operacional (AOV).

Através de um projeto apoiado pelo Fundo Ambiental e ao abrigo da Estratégia Nacional para a Mobilidade Elétrica, há quase seis anos deu-se início ao processo de transição de parte da frota operacional de veículos com motor a combustão para unidades 100% elétricas. Nes-



O grupo AdP é atualmente composto por 19 empresas, 13 das quais são entidades gestoras de sistemas de abastecimento de água e de tratamento de águas residuais localizadas de norte a sul de Portugal continental

sa primeira fase, de um concurso público internacional lançado em agosto de 2017 resultou a contratação de 128 ligeiros de passageiros (Renault ZOE) e de mercadorias (Renault Kangoo Z.E.), que começaram a operar em 2018.

Em apenas dois anos e com mais de dois milhões de quilómetros percorridos com estas viaturas, o Grupo AdP contabilizou uma redução de mais de 326 toneladas de emissões de CO₂ e uma poupança de mais de 173 mil litros de combustível, conforme explicávamos na reportagem publicada em 2020.

Valor estratégico de uma maior eficiência energética

A responsabilidade de ser o maior consumidor de energia elétrica ao nível das entidades públicas, o equivalente a mais de 1,5% do consumo de energia elétrica em Portugal, levou o Grupo AdP a estabelecer um plano de ação para atingir a neutralidade energética em 2030. Um processo que, entre outras medidas, inclui a redução de consumos de energia nas infraestruturas sob gestão e exploração das suas empresas e ao forte aumento da produção própria de energia 100% verde.

A meta, ambiciosa, é tornar-se no primeiro grupo mundial do sector da água a alcançar a autossustentabilidade energética.

“O Programa ZERO, em linha com o compromisso assumido por via da subscrição do ‘Business Ambition for 1.5° C da United Nations Global Compact’, no sentido de desenvolver ações e iniciativas que assegurem uma redução de, pelo menos, 50% das emissões de CO₂ registadas em 2010, passou a ter maior valor estratégico no atual contexto decorrente do conflito armado na Ucrânia e da crescente volatilidade e tendência de aumento de custos do mercado energético mundial”, explica Conceição Gonçalves, gestora de categoria de viaturas do Grupo AdP.

Um projeto a três anos

A integração progressiva de mais veículos elétricos na frota é parte importante deste importante objetivo. Mas, à semelhança de muitas empresas com frota, as dificuldades sentidas pela indústria automóvel durante e após a pandemia e, mais recentemente, as consequências da guerra na Ucrânia ao nível do fornecimento de componentes, o aumento da inflação e as incertezas quanto ao comportamento da economia perfilam-se como os maiores desafios à sua persecução. Daí que a manutenção deste já sentido aumento dos custos para as empresas do Grupo AdP faça encerrar a necessidade de planejar cenários alternativos de gestão e contratualização dos veículos.

B.I.

- > Gestão da contratação centralizada de veículos na AdP SGPS. Gestão de frota descentralizada nas empresas participadas, cuja responsabilidade pelos custos e pela gestão da aquisição ou aluguer compete às respetivas empresas
- > 1526 Veículos operacionais distribuídos de norte a sul de Portugal, excluindo ilhas: 690 ligeiros de passageiros, 819 comerciais ligeiros e 16 pesados de mercadorias
- > 128 Viaturas são 100% elétricas: Renault Kangoo Z.E. e Renault ZOE. Foram adjudicadas em 2017 na sequência de concurso público com publicidade internacional. Em 2022 foram contratadas mais 63 unidades igualmente elétricas, com entregas até 2023
- > A frota inclui modelos pick-up, furgões e ligeiros de passageiros, bem como unidades pesadas
- > A Idade média da frota é de cerca de 5,5 anos, incluindo os camiões
- > Aquisição por contratação pública. Concursos lançados pelas empresas do Grupo AdP
- > Contratação em regime de aluguer operacional de viaturas. Em regra, incluem a manutenção, gestão da manutenção, substituição de pneus e viatura de substituição
- > Empresas gestoras presentes: LeasePlan, KINTO e ALD Automotive
- > Utilização de equipamento de telemática, com recurso a soluções não intrusivas, privilegiando tecnologias de recolha de sinais por indução. Equipamentos instalados em ligeiros de passageiros e comerciais ligeiros. Otimização das rotas, monitorização e controlo de custos com energia e combustível assim como de emissões de CO₂
- > Política de frota regulada pelo “Regulamento de Aquisição, Atribuição e Utilização da Frota Operacional”, em vigor em todas as empresas. Regras e responsabilidades quanto ao tratamento dos processos que envolvam multas, acidentes, furto ou roubo, bem quanto ao uso das viaturas, decoração de viaturas com imagem corporativa, relações com as locadoras, controlo de combustíveis e portagens, entre outros
- > Ações de formação previstas nas áreas de condução defensiva e eco condução

A conquista do Prémio "Frota do Ano"

A segurar o troféu está Conceição Gonçalves, que integra a Direção de Compras e Logística e é responsável pela contratação das viaturas desde 2015. À esquerda, Martins Soares, Presidente do Conselho de Administração da AdP Energias e, à direita, David Barranqueiro, diretor de Compras e Logística da AdP – Águas de Portugal desde 2013



Na apresentação do projeto de candidatura ao prémio Frota do Ano, em 2022, o parque automóvel das 17 empresas era composto por 1.526 viaturas operacionais, das quais 690 eram ligeiros de passageiros, 819 veículos comerciais ligeiros e os restantes 16 pesados de mercadorias. Entre estas encontravam-se as 128 viaturas elétricas contratadas em 2017 e ainda 16 automóveis de passageiros com mecânica híbrida plug-in. Aguardava-se então a entrega de mais 63 viaturas elétricas, a ser executada, de forma faseada, entre o final de 2022 e o primeiro semestre de 2023. O prolongamento dos contratos em AOV e o recurso pontual ao aluguer de viatura em empresas de rent-a-car foram as soluções apresentadas para fazer face às derrapagens dos prazos das renovações na frota.

Entre 2022 e 2024, estima-se que uma poupança no consumo de 3.096 m³ de combustíveis fósseis possa evitar a emissão de 8.298 toneladas de CO₂. Do Programa de Neutralidade Energética ZERO estão por enquanto excluídas as tipologias de viaturas essenciais às atividades de operação e manutenção desenvolvidas pelas empresas operacionais do Grupo AdP, para as quais não existem ainda alternativas não poluentes e a custos suportáveis.

A certificação energética ao abrigo do programa Move+ da ADENE, Agência para a Energia, tem contribuído para validar a transição em curso e identificar potenciais melhorias de eficiência. Em 2022 a frota operacional do Grupo AdP, que integra viaturas movidas

O júri que avalia os projetos concorrentes ao Prémio "Frota do Ano" é composto por representantes nacionais de seis empresas gestoras de frota. As candidaturas são submetidas online através de inquérito, podendo as empresas acrescentar apresentações ou documentos que validem ou enriqueçam o projeto apresentado. Após analisar as várias candidaturas apresentadas em 2022, a maioria dos elementos do júri ressaltou o trabalho cuidado e consistente que tem vindo a ser realizado na transição energética da frota do Grupo AdP. Entre as razões que justificavam o seu voto na candidatura das Águas de Portugal, as locadoras apontavam uma "política de frota sólida e fundamentada", valorizando o trabalho realizado num parque automóvel complexo "pela sua dispersão nacional, pela quantidade de viaturas e pela pluri-segmentação da frota".

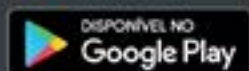
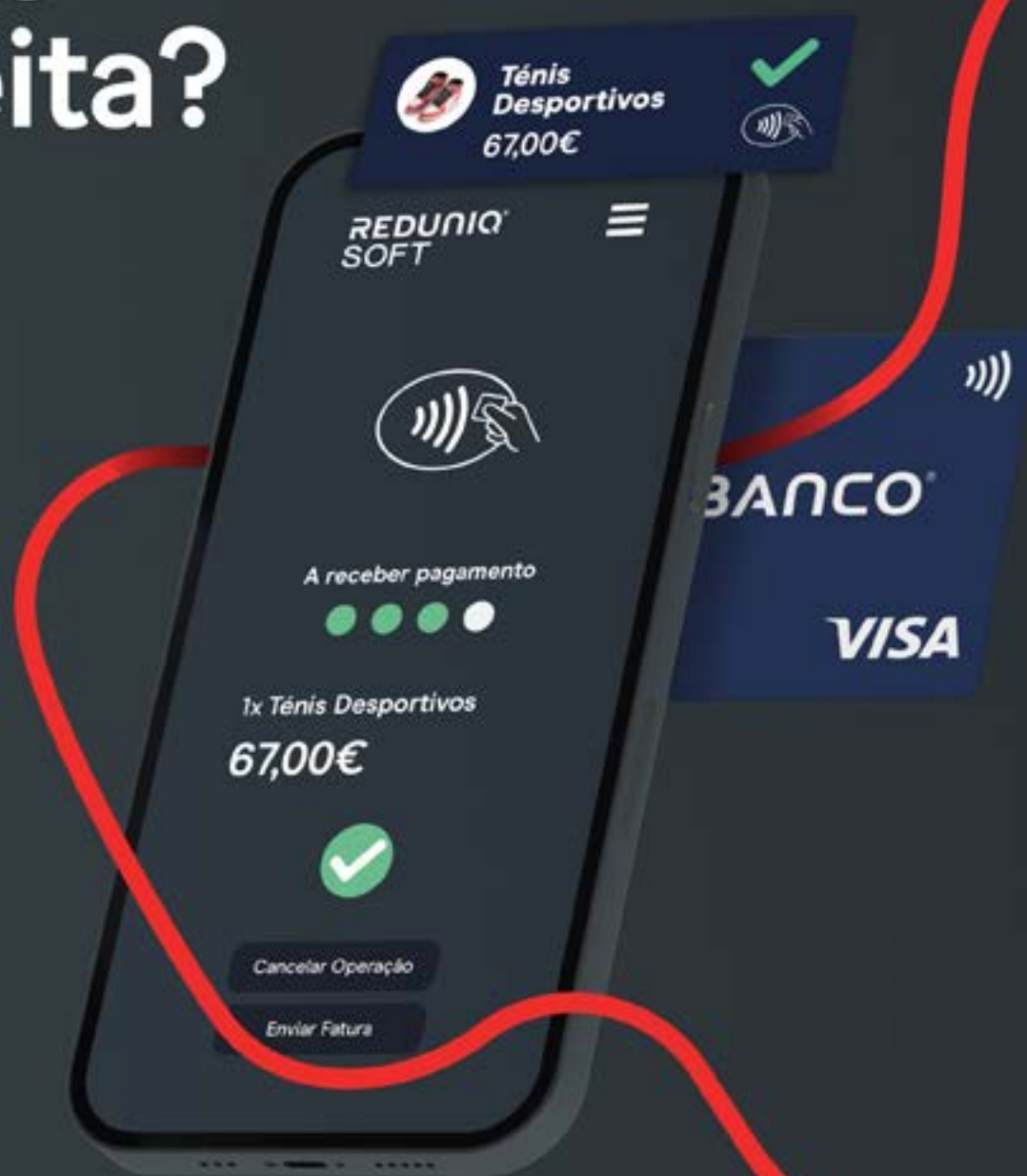
Para David Barranqueiro, diretor de Compras e Logística da AdP – Águas de Portugal, "a distinção atribuída é o reflexo de um longo trabalho de melhoria contínua e consolidação de conhecimento, empreendido por uma vasta equipa de competências multidisciplinares que garantem o cumprimento das orientações estratégicas, dando resposta aos requisitos legais e ambientais e às necessidades operacionais, com o contributo de todas as empresas que constituem o Grupo Águas de Portugal".

"Por isso, é um prémio de todos nós no Grupo. Mas mais do que isso, é uma responsabilidade e motivação adicionais para o futuro, em linha com o Quadro Estratégico de Compromisso que permite consolidar uma visão partilhada e afirmativa para o Grupo Águas de Portugal", frisa David Barranqueiro.

a combustível convencional e 100% elétricos, renovou essa certificação, tendo alcançado as classes de eficiência A. A estratégia de descarbonização em curso prevê que se alcance em 2030 a classe energética A.

Transformar o seu
smartphone num terminal
de pagamento.

Aceita?



VISA | REDUNIQ® | Empowered
by UNICRE

Para mais informações contacte a UNICRE – Instituição Financeira de Crédito, S.A., registada junto do Banco de Portugal com o n.º 698 e sujeita à respetiva supervisão, verificável em <https://www.bportugal.pt/>, conforme n.º 1 do artigo 2 do Aviso 10/2008.



Transição energética podia estar concluída se não existissem atrasos nas entregas de novas viaturas

— Justificando a conquista do Prémio Frota Verde em 2022, a avaliação do processo de renovação da frota da Helexia e as medidas implementadas foram reconhecidas com a classificação “A” no Certificado Energético de Frota emitido pela ADENE

O trabalho de transição energética da frota automóvel da Helexia Portugal valeu à empresa a pontuação mais elevada de entre todos os concorrentes ao Prémio Frota Verde em 2022.

O vencedor deste que é um dos três troféus para empresas dos PRÉMIOS FLEET MAGAZINE, recebe ainda o Certificado MOVE+ atribuído pela ADENE, Agência para a Energia.

Com uma classificação que permite conhecer, numa escala de A+ (mais eficiente) a F (menos eficiente), o patamar de eficiência energética da frota automóvel de uma empresa, a metodologia MOVE+ analisa e pontua diversos parâmetros de melhoria de eficiência, nomeadamente a implementação de medidas com vista à melhoria de consumo energético do parque automóvel de uma empresa. Um processo que permite às entidades avaliadas identificar



Marta Jordão, Key Account Manager da Helexia, exibe o troféu do prémio e ainda o certificado MOVE+. Está ladeada por Paulo Santos, diretor de Sustentabilidade e de Mobilidade da ADENE, Agência para a Energia, entidade responsável pela avaliação dos concorrentes e pela emissão do certificado e por Hélder Rodrigues, à direita, gestor do MOVE+ e atual coordenador da área de Mobilidade, Cidades e Territórios na ADENE

as oportunidades de poupança de combustível (com a consequente redução de custos) e de minimização do impacto ambiental da organização, através da redução das emissões de CO2 provenientes da utilização das suas viaturas.

No caso da Helexia, a empresa tem vindo a proceder à substituição gradual dos automóveis exclusivamente térmicos por veículos elétricos e híbridos *plug-in*. Tendo já mais de metade do parque ocupado com estas motorizações, as dificuldades sentidas pela indústria automóvel podem comprometer os planos iniciais de vir a ter a totalidade da frota renovada até ao final do próximo ano.

Marta Jordão, Key Account Manager, reconhece que a entrega atempada de novas viaturas contratadas já condicionou o planeamento de 2022:

“As nossas preocupações com os custos e com o impacto ambiental dos combustíveis fósseis na nossa frota foram os principais *drivers*, em 2019, para a definição do plano de descarbonização para a frota. Esta vontade e a maior consciencialização ambiental de toda a equipa contribuíram fortemente para esta aposta e, no início de 2022, estávamos convictos que no final desse ano conseguíamos atingir os objectivos a que nos tínhamos proposto”.

No entanto, prossegue Marta Jordão, “a grande dificuldade que continua a sentir-se na cadeia de abastecimento de componentes para a indústria automóvel, e consequentemente, a



O acompanhamento da ADENE e a integração da metodologia MOVE+ na nossa gestão de frota têm servido de orientação para a melhoria das nossas práticas e emissões

produção de novas viaturas, especialmente as elétricas, tem resultado no aumento dos prazos da sua entrega. As viaturas térmicas que tínhamos programado substituir em 2022 não foram entregues, obrigando a rever e prolongar os contratos de renting das viaturas existentes, a verificar a disponibilidades de novos modelos e marcas, a antecipar encomendas e ainda a ter em atenção a variação para cima dos preços das rendas em renting. De qualquer forma, mesmo com estas medidas, não conseguimos superar os prazos de entregas que persistem em ser bastante prolongados”.

Mesmo com estes constrangimentos, a Helexia mantém a previsão de substituir, este ano, quatro viaturas térmicas por elétricas, um automóvel híbrido por um veículo 100% elétrico, e acrescentar à frota três novas unidades com este mesmo tipo de motor.

B.I.

- > **Número de viaturas:** 13 automóveis ligeiros de passageiros e 1 ligeiro de mercadorias;
- > **Marcas e modelos presentes na frota atual:** Peugeot, Hyundai, Volvo e SEAT;
- > **Distribuição de veículos por tipo de motor:** seis 100% elétricos, seis com motor a gasóleo e dois híbridos *plug-in*;
- > **Idade média da frota:** inferior a dois anos;
- > **Financiamento:** exclusivamente renting. Contratos de 36 meses (a maioria), 40 e 60 meses, com inclusão de serviços de manutenção e pneus;
- > **Política de atribuição de viatura:** de acordo com a necessidade da função;
- > **Política de Frota:** gestão centralizada, com gestor de frota com competências formais definidas para a função. Política definida quanto aos critérios gerais para a alocação, uso de veículos (manutenção, despesas, etc.) e obrigações do utilizador do carro. Manutenção preventiva, troca de pneus, revisões ou outras necessidades relacionadas com a viatura geridas pelos próprios condutores, em conciliação com gestor de frota e autorização prévia da locadora.
- > **Software:** dados de consumos recolhidos através das plataformas Galp Frota, Prius, LeasePlan e Locarent. Sistema desenvolvido internamente para a gestão das viaturas e também apresentação de todo o tipo de despesas. Utiliza ainda portal Sharepoint dedicado ao programa MOVE+, para partilhar informação sobre o desempenho da frota;
- > **Equipamento exigido na contratação:** Bluetooth e sensores de estacionamento;
- > **Sistema de pool:** promovida a partilha de veículos, operacionalizada sempre que possível pelas várias equipas;

“

A exemplo do que sucede com a sua própria frota, a Helexia vê “com satisfação” o aumento do interesse das empresas por veículos elétricos. Contudo, “este crescimento do parque circulante tem de ser acompanhado por uma boa oferta do lado da rede de carregamento. Quem opta por um veículo elétrico precisa de uma rede que lhe dê segurança de mobilidade sem constrangimento, principalmente quando olhamos para a utilização profissional.”

“No final de 2023 prevemos aumentar a frota para 17 viaturas, 82% das quais serão exclusivamente elétricas, 12% manter-se-ão com motor térmico e 6% serão híbridas. Mas as negociações para substituição e para as novas aquisições já decorrem há praticamente um ano e as previsões de entrega têm sido continuamente prolongadas”.

Sobre a importância que teve a conquista do Prémio Frota Verde e a consequente avaliação da ADENE neste processo de transição energética, Marta Jordão explica que o “acompanhamento da ADENE e a integração da metodologia MOVE+ na nossa gestão de frota têm

servido de linhas orientadoras para a melhoria das nossas práticas de gestão de frota e naquilo que tem influência nos consumos energéticos e emissões de CO2. Estamos focados na eficiência da nossa frota e procuramos melhorar a sustentabilidade da nossa mobilidade”.

Por isso, “se o sistema MOVE+ permitiu trazer maior consciência interna sobre o desempenho da empresa na mobilidade, termos sido premiados com o Prémio Frota Verde veio reconhecer a nossa aposta na eletrificação da nossa frota e no foco que temos diariamente na melhoria do desempenho energético das nossas viaturas”.

Helexia como operador da Mobilidade Elétrica

Enquanto empresa interveniente no mercado da Mobilidade Elétrica, explorando, comercializando e instalando postos e redes de sistemas de carregamento para viaturas elétricas, a Helexia conta já em Portugal com várias dezenas de pontos de carregamento instalados em empresas e espaços públicos.

“Como operador continuamos a investir na rede. Estamos a entrar em novos sectores e a reforçar outros em que o modelo de negócio está comprovado. Por exemplo, uma cadeia retalhista que começou por instalar um posto de carregamento apenas numa das suas lojas percebeu a necessidade de expandir o carregamento para outros espaços comerciais com a sua insígnia; isto é um trabalho de proximidade que fazemos com os nossos clientes, ajudando-os a investir na hora certa e com a solução adequada.”

Também em espaço público, embora a pensar nos utilizadores dos carros de empresa, “outra necessidade que sentimos foi estar presente em parques empresariais, onde existe uma concentração de escritórios e de empresas, para dar resposta a uma utilização profissional”, explica Marta Jordão.

A exemplo do que sucede com a sua própria frota, a Helexia vê “com satisfação” o aumento do interesse das empresas por veículos elétricos. Contudo, “este crescimento do parque circulante tem de ser acompanhado por uma boa oferta do lado da rede de carregamento. Quem opta por um veículo elétrico precisa de uma rede que lhe dê segurança de mobilidade sem constrangimento, principalmente quando olhamos para a utilização profissional.”

Segurança que se estende a todos os utilizadores de veículos com mobilidade elétrica.

“Não tendo sido a nossa primeira prioridade, estamos atualmente a olhar para o espaço público e vamos fazer uma primeira experiência com o município de Oliveira de Azeméis, onde vão ser instalados 11 carregadores rápidos duplos, para satisfazer 22 viaturas em paralelo”.

Contudo, não basta reverter a frota para modelos elétricos. O reforço da sustentabilidade passa também pela utilização de energia proveniente de fontes limpas

e renováveis pelo que, “um dos desafios que certamente vai contribuir para acelerar ainda mais este mercado”, antecipa esta responsável, será a conjugação dos sistemas de fornecimento de energia para a mobilidade elétrica “com os de produção dessa mesma energia, nomeadamente sistemas fotovoltaicos, o que permitirá também reduzir drasticamente os custos com o carregamento elétrico”.





NUM MUNDO EM MUDANÇA,
HÁ MAIS DE UMA FORMA
SUSTENTÁVEL PARA
IR DE A PARA B



ESCOLHA A MOBILIDADE MAIS ADEQUADA PARA SI OU PARA A SUA EMPRESA

Na Arval, oferecemos soluções de mobilidade flexíveis e sustentáveis em 30 países de forma a apoiar a sua transição energética, contribuindo para atingir os objectivos da sua empresa ou pessoais, sejam eles de uma viatura, uma bicicleta, ou outra solução de mobilidade. Independentemente do caminho que escolha, os nossos 7000 colaboradores garantem que terá um impacto positivo na sua comunidade, na sociedade e no planeta.

www.arval.pt



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many
journeys in life



"Esta vitória múltipla do Kia EV6 nos Prémios FLEET MAGAZINE é uma confirmação clara da competência e da polivalência deste modelo elétrico da nossa marca. O EV6 demonstra como a mobilidade elétrica da Kia é uma proposta adequada e fortemente competitiva no exigente mundo das frotas. A Kia Portugal tem desenvolvido soluções ajustadas ao universo empresarial, onde a utilização intensa e a gestão de custos são fatores primordiais, pelo que é com muita satisfação que vemos esse esforço e a tecnologia Kia reconhecidos pelos especialistas do mercado", refere Fernando Antunes, diretor comercial de Frotas da Astara Portugal, na imagem ladeado pela restante equipa: Carlos Costa, coordenador de Vendas a Frotas e Remarketing à esquerda do Kia EV6 e João Carvalho, gestor de Contas Empresariais

Triunfo justificado

Uma diferença de poucos votos validou a vitória do Kia EV6 GT-Line na categoria dos modelos de passageiros concorrentes ao troféu "Carro de Empresa" acima dos 35 mil euros. Face aos restantes concorrentes, o SUV da marca coreana alcançou o maior número de pon-

tos em critérios como "Qualidade de Construção", "Conforto", "Condução e Segurança", "Auxílio à Condução" e "Tecnologia e Conetividade".

De acordo com o regulamento, o topo de gama da marca coreana arrebatou mais dois prémios: o de "Carro Elétrico de Empresa", atribuído ao automóvel de passageiros 100% elétrico com maior número de votos e também o

prémio maior, o de "Carro de Empresa (VLP)", precisamente por ter sido o mais votado pelos 12 responsáveis de empresa que integraram o júri da edição 2022 dos Prémios Fleet Magazine.

O quadro da página seguinte compara a média ponderada da votação do júri em cada um dos critérios, com a avaliação realizada pela Fleet Magazine.



CRITÉRIOS	VOTAÇÃO DO JÚRI DOS PRÉMIOS		VOTAÇÃO FLEET MAGAZINE		COMENTÁRIOS
	NÚMERO TOTAL DE VOTOS OBTIDOS	PERCENTAGEM FACE AO TOTAL DE VOTOS POSSÍVEIS	VOTAÇÃO INDIVIDUAL FM	MÉDIA PERCENTUAL FACE AO TOTAL DE VOTOS POSSÍVEIS	
Preço de Aquisição	51	85%	4	80%	Não tinha o custo de aquisição mais elevado e provavelmente o facto de a KIA ser uma marca menos conhecida nas frotas explique a votação do júri. Principalmente porque o vencedor deste critério foi precisamente o concorrente com o preço mais elevado
Qualidade de Construção	52	86,67%	4	80%	Uma estrutura toda ela otimizada para a condução elétrica, um interior de design minimalista e uns poucos plásticos menos macios à vista, nada isto impede o EV6 de manter o rigor e a qualidade de construção reconhecidos na marca
Posição de Condução	50	83,33%	4	80%	Primeiro estranha-se, depois talvez se entranhe, dependendo da estatura do condutor. É um SUV ou um carro mais desportivo? Pode ser as duas coisas em simultâneo? Mas dirigi-lo na ótica do segundo pode reduzir a visibilidade. Estas considerações devem-se em grande parte ao facto do vencedor deste critério ter sido o Škoda Enyaq, assumidamente um SUV
Conforto	53	88,33%	5	100%	A resposta à questão anterior condiciona em certa medida a avaliação deste critério. Conduzido como um SUV é um carro confortável, com capacidade de amortecimento aceitável para as exigências de um carro elétrico com as prestações do EV6. Mas se há um espaço extraordinário para os ocupantes, o mesmo não acontece com a capacidade de mala
Condução e Segurança	53	88,33%	4	80%	Além do bom compromisso estabelecido entre o conforto e a capacidade dinâmica, a versão GT Line está particularmente bem equipada no domínio das ajudas à condução. Além da segurança, melhoram bastante a atitude do carro em estrada.
Auxílio à Condução	51	85%	5	100%	O facto de este ter sido um dos critérios mais votados pelo júri justifica-se em grande medida com as razões invocadas no comentário anterior
Tecnologia e Conectividade	52	86,67%	5	100%	À semelhança das ajudas à condução, o Kia EV6 encontra-se particularmente bem equipado no que toca a tecnologia, com funções bastante intuitivas. O que acaba por ser uma surpresa para quem espera obter isso a partir de vistosos e volumosos ecrãs táteis que tanto contribuem para distrair a condução
Consumos e emissões	49	81,67%	5	100%	Neste e no critério seguinte, o EV6 perdeu para uma tecnologia que tem revelado ser bastante eficiente quando devidamente aproveitada: a mecânica elétrica do Škoda Enyaq, replicada por outros modelos do grupo alemão. Por outro lado, a potência e a dinâmica do EV6 têm um preço elevado na eficiência quando se pretende fazer o devido aproveitamento de ambas
Potencial para carro de Frota	94	78,33%	8	80%	Embora não faça parte das opções de muitas empresas, a qualidade atual da KIA só ainda surpreende quem não acompanhou a sua evolução. Para um mercado que depende muito dos valores residuais, na realidade, o que se antecipa, há muito que não tem tradução real no mercado de usados. Parte do trabalho feito foi ajudado pela notória evolução no design, que muito tem contribuído para o crescimento da notoriedade da marca. A ironia de dever isso à imagem reside no facto de a KIA estar consecutivamente nas posições cimeiras das tabelas de fiabilidade realizadas com base nas opiniões dos clientes
Votação Total	319	91,14%	44	88%	Segundo a anterior linha de raciocínio, a vitória do Kia EV6 não foi de todo inesperada. A participação nos Prémios despertou bastante interesse por parte de alguns jurados, que não encaravam a marca nas suas opções apesar do crescimento da KIA no mercado europeu. Crescimento que no último ano deve muito precisamente à capacidade do EV6 ter trazido novos clientes à marca



O mais desejado

— Na edição do ano anterior, a Škoda Octavia Break perdeu por poucos votos. Desta feita com o motor plug-in, a carrinha da marca checa levou a melhor e conquistou o júri

Se há definição que se aplica ao Škoda Octavia é ser um carro de empresa perfeito. Reúne num só produto qualidade, espaço e presença, a um preço extraordinariamente competitivo. Cada vez mais competitivo perante a evolução registada na qualidade e no

design, fazendo crescer o valor da marca e, por via disso, também os residuais.

A Škoda levou a concurso a versão Octavia Break 1.4 TSI Style iV com 204 cv e transmissão DSG que, no momento da inscrição, estava a ser proposta para empresas 27.490 euros acrescido do IVA, dedutível por parte daquelas

cuja atividade o permite. Um custo de aquisição como se vê imbatível (este ano os encargos com a mesma são tributados autonomamente a 2,5%) e que rapidamente fez esgotar o stock de unidades disponíveis. O quadro abaixo revela a média ponderada da votação do júri e o resultado da avaliação realizada pela Fleet Magazine.

CRITÉRIOS	VOTAÇÃO DO JÚRI DOS PRÉMIOS		VOTAÇÃO FLEET MAGAZINE		COMENTÁRIOS
	NÚMERO TOTAL DE VOTOS OBTIDOS	PERCENTAGEM FACE AO TOTAL DE VOTOS POSSÍVEIS	VOTAÇÃO INDIVIDUAL FM	MÉDIA PERCENTUAL FACE AO TOTAL DE VOTOS POSSÍVEIS	
Preço de Aquisição	48	80%	5	100%	Não é de estranhar este tenha sido um dos critérios mais pontuados pelo júri, a par do enquadramento da viatura na frota de uma empresa
Qualidade de Construção	48	85,71%	4	80%	Regista-se uma evolução clara neste domínio e as diferenças qualitativas para o seu concorrente mais direto, com quem partilha a base mecânica, são bastante ténues
Posição de Condução	48	91,43%	4	80%	Algumas funções do ecrã central deveriam ser mais intuitivas e fáceis de gerir, para evitar comandos errados
Conforto	48	77,14%	4	80%	Uma qualidade do Octavia é poder ser um carro muito familiar. E não apenas devido à habitabilidade; também precisamente ao conforto
Condução e Segurança	48	85,71%	4	80%	A potência e a pronta disponibilidade do binário podem tornar a condução pouco monótona e com respostas bastante seguras
Auxílio à Condução	48	80%	3	60%	Com esta mecânica seria difícil exigir mais para o preço praticado, mas os modelos deste patamar estão cada vez mais bem equipados
Tecnologia e Conectividade	48	80%	3	60%	Há o essencial em matéria de segurança e o obrigatório à luz dos regulamentos atuais
Consumos e emissões	48	85,71%	5	100%	Bem conduzida, esta consegue ser uma das combinações plug-in mais eficientes do momento
Potencial para carro de Frota	88	73,33%	10	100%	Não fez o pleno da votação do júri neste critério e merecia mais. É uma proposta bastante homogênea e convincente e, neste patamar de preço, aquilo que oferece já é bastante
Votação Total	472	78,67%	42	84%	Algumas das qualidades da geração atual deverão ser incrementadas na renovação do modelo em 2024. Face à tendência de crescimento dos SUV, o Octavia vê-se na necessidade de oferecer outro tipo de argumentos e um deles será certamente o aumento da eficiência. No caso da solução PHEV com um aumento da autonomia 100% elétrica



Um vencedor inesperado

— O primeiro modelo elétrico da jovem marca Cupra foi o vencedor inesperado de uma categoria onde teve como maior rival a confortável e multifacetada Volkswagen Multivan 1.4 PHEV de sete lugares

O Born, o primeiro carro elétrico da Cupra, tem na sua génese a mesma base mecânica e muito do equipamento que contém o Volkswagen ID.3. Estes parecem ser porém os únicos pontos de contacto, já que o Born destaca-se

claramente por uma estética mais agressiva do que a do ID.3 e por um habitáculo pensado para acordar as emoções. E nem todas boas, como se explica nos comentários.

A proposta para empresas colocada a concurso do Cupra Born com bateria de 58 kWh incluía algum equipamento e situava-se em

pouco mais de 32.400 euros acrescido de IVA, dedutível devido à sua condição de carro elétrico. O aspeto irreverente e a condução divertida do Born terão sido os fatores que conquistaram o júri dos Prémios FLEET MAGAZINE? É o que vamos tentar perceber através da média das avaliações obtidas em cada um dos critérios. ➔

CRITÉRIOS	VOTAÇÃO DO JÚRI DOS PRÉMIOS		VOTAÇÃO FLEET MAGAZINE		COMENTÁRIOS
	NÚMERO TOTAL DE VOTOS OBTIDOS	PERCENTAGEM FACE AO TOTAL DE VOTOS POSSÍVEIS	VOTAÇÃO INDIVIDUAL FM	MÉDIA PERCENTUAL FACE AO TOTAL DE VOTOS POSSÍVEIS	
Preço de Aquisição	51	85%	5	100%	No atual momento do mercado um carro elétrico por este valor e com a imagem do Cupra Born é algo a registar. Apesar de não parecer, é até um carro espaçoso em face da volumetria do exterior
Qualidade de Construção	48	85,71%	4	80%	Seja pela necessidade de manter o peso controlado, seja porque este é afinal um segmento médio, a imagem de irreverência do interior mostra apesar de tudo algumas fragilidades
Posição de Condução	46	91,43%	3	60%	A falta de sensibilidade dos comandos táteis é provavelmente o ponto mais irritante do Born. Sobretudo enquanto se conduz
Conforto	49	77,14%	3	60%	Se o ID.3 quisesse parecer um carro desportivo quereria ser como o Born. Para não ter de ser o grupo VW criou este Cupra. Para no critério a seguir ser bom, neste fica em desvantagem
Condução e Segurança	49	85,71%	4	80%	A condução do Born desculpa todos os seus defeitos anteriores. É um dos pequenos carros elétricos mais ágeis e divertidos de conduzir, com um feitiço que dá prazer de controlar
Auxílio à Condução	47	80%	3	60%	Esta versão propõe o essencial em matéria de segurança e ajudas à condução
Tecnologia e Conectividade	43	80%	3	60%	Mais pela forma como apresenta, do que por aquilo que acrescenta. O importante é ter tempo para descobrir o que existe sob a forma digital
Consumos e emissões	44	85,71%	4	80%	Depende da vontade do condutor que racionalmente vai ter de controlar as emoções se precisar de fazer mais de 300 km sem abastecer
Potencial para carro de Frota	88	73,33%	7	70%	Por falar em emoções, o Cupra foi, a par do Octavia, o terceiro modelo que entre todos os concorrentes obteve a votação mais elevada neste critério
Votação Total	465	77,50%	36	72%	Foi um dos carros que mais surpreendeu e divertiu alguns dos elementos do júri, que ficaram a conhecer a marca e o espírito vivo do volante de um Cupra. O Born pode afinal servir para distinguir positivamente num critério de atribuição de viatura



Eletrificação **total** em 2030

Os modelos eletrificados da Audi (elétricos a bateria e híbridos plug-in) já representam 60% das encomendas em Portugal. Só no ano passado, a marca matriculou 850 carros 100%

elétricos no nosso país, o que significou um aumento de 49% relativamente a 2021, levando a marca a atingir uma quota de 5% no mercado dos veículos elétricos a bateria.

Não é por isso de estranhar que, em 2023, a Audi esteja prestes a assumir, em Portugal, o maior compromisso de sempre: até 2030 a marca só comercializará veículos 100% elétricos no nosso país. Garantia deixada por Nuno Mendonça, diretor-geral da Audi Portugal, no evento Audi Vision Portugal, que deu a conhecer alguns dos objetivos que a marca de Ingolstadt tem para os próximos anos.

Primeiramente, um compromisso de evolução. Evolução no produto, no posicionamen-

to e na experiência do cliente.

“Chamamos evolução e não revolução, porque não queremos quebrar o passado”, esclarece o responsável. Evoluir com base na eletromobilidade, digitalização, inovação tecnológica, design, performance e sustentabilidade: um compromisso que a Audi sempre assumiu com os seus clientes, solidificando a sua presença no segmento *premium*, de onde não pretende sair.

Depois, e como qualquer marca, fazer volume. Mas com uma ressalva: “o volume pelo volume não é o objetivo. Queremos fazê-lo de forma *premium* e escolher canais que privile-

— Audi é a tradução latina do apelido do seu fundador, August Horch. E se Horch significa “escutar” em alemão, o caminho que a Audi está a tomar revela que a marca tem estado atenta aos sinais, aliando à sua estratégia de ouvirte ativa uma visão muito bem definida, a de querer ser uma marca evoluída, elétrica e premium

giam a fidelização dos clientes porque acreditamos que esse é o caminho que uma marca de prestígio deve tomar. E dando prioridade à eletrificação”, acrescenta.

Assim, já para este ano, a Audi afirma querer competir focada na eletrificação e no estatuto, mantendo a presença no top 3 de marcas *premium* em Portugal. Vai também alargar o portfolio de modelos “e-tron” e preparar os seus *showrooms* para novos conceitos de exposição, capacitando-os para suportar a transformação em curso, que envolve transitar, em apenas sete anos, o segmento de luxo para a eletrificação total. 

Q8 e-tron: SUV de luxo elétrico



Recuemos a 2019, quando a Audi apresentou o e-tron, um SUV que marcou a entrada da marca na era da mobilidade elétrica e que estabeleceu o ponto de partida do seu próprio futuro elétrico. Desde então a redefinir padrões de referência no segmento dos SUV elétricos premium, chega a hora do e-tron dar lugar ao Q8 e-tron, o SUV elétrico que dará continuidade ao trabalho do e-tron.

O novo Audi Q8 e-tron perfila-se no topo da gama da marca alemã e é proposto em duas variantes de carroçaria, SUV e Sportback, que contam com uma aerodinâmica melhorada e um desempenho de carregamento superior.

Ambas as variantes de carroçaria dispõem de versões distintas do sistema propulsor elétrico com tração às quatro rodas:

- **Q8 50 e-tron e Q8 50 Sportback e-tron:** Dois motores elétricos com uma potência máxima conjunta de 340 cv e um binário de 664 Nm. As autonomias propostas são de 491 km para a variante SUV e de 505 km para a versão Sportback;
- **Q8 55 e-tron e Q8 55 Sportback e-tron:** Dois motores elétricos com uma potência máxima conjunta de 408 cv e binário de 664 Nm. Autonomias de 582 km para a versão SUV e de 600 km para a versão Sportback;
- **SQ8 e-tron e SQ8 Sportback e-tron:** Três motores com uma potência conjunta de 503 cv, 973 Nm de binário e autonomias entre os 494 e os 513 km, respetivamente.

Quanto a velocidades de carregamento (CC), a marca assegura um desempenho máximo de 150 kW para o Q8 50 e-tron. A potência aumenta para 170 kW nas versões Q8 55 e-tron e SQ8 e-tron.

A bateria com 114 kWh brutos de capacidade pode, na velocidade máxima de carregamento permitido, recuperar de 10 a 80% em aproximadamente 31 minutos. Em condições ideais de condução e eficiência, isto corresponde a uma autonomia de até 420 quilómetros, de acordo com o ciclo WLTP.

Numa wallbox ou mesmo num posto de carregamento AC, o Audi Q8 e-tron carrega até 11 kW. No entanto, em opção, a Audi disponibiliza tecnologia de carregamento AC até 22 kW.



*Somos as pessoas que melhor conhecem os carros e criamos os carros que melhor conhecem as pessoas”
(Nuno Mendonça, diretor-geral da Audi Portugal)*

A6 Avant e-tron concept: 300 km de autonomia carregados em 10 minutos



É a grande novidade da Audi e é a primeira carrinha 100% elétrica da marca. Assenta na nova plataforma tecnológica PPE (Premium Platform Electric) e inclui tecnologia de 800 V, 270 kW de capacidade de carregamento e uma autonomia de até 700 km. Traduzido em números, numa estação de carregamento rápido será possível recuperar 300 km de autonomia em apenas dez minutos.

Relativamente à potência disponibilizada, a Audi A6 Avant e-tron concept surge equipada com dois motores elétricos que, no total, fornecem 475 cv e disponibilizam 800 Nm de binário imediato.

PPE: uma só plataforma para todos os elétricos



A PPE é a primeira plataforma da Audi exclusivamente projetada para acomodar SUV e CUV com distância ao solo mais elevada. Apesar disso, permitirá também desenvolver modelos 100% elétricos com altura ao solo mais reduzida, como é o caso da futura gama Audi A6. Com esta plataforma, o construtor diz que os veículos elétricos a bateria passarão a ser atrativos também para os clientes que preferem carroçarias diferentes dos SUV, como é disso exemplo a configuração Avant. Sendo extremamente flexível e modular na sua estrutura, os planos da Audi para esta plataforma estendem-se também aos segmentos B e D.



DNA: desportivo e eficiente

Com a dinâmica de um desportivo, a classe e o luxo de um verdadeiro topo-de-gama, o Alfa Romeo Tonale Plug-in Hybrid Q4 é um SUV de corpo apaixonante, em cujo coração

bate uma mecânica eletrificada com potência para garantir uma experiência de condução que faz justiça ao ADN desportivo da marca italiana.

Aliar a isso eficiência de consumos e benefícios fiscais que asseguram custos de utilização mais reduzidos resulta numa vantagem para as empresas, já que o facto de poder rolar mais de 50 km em modo exclusivamente elétrico e de apresentar emissões de CO2 bastante inferiores a 50 g/km permite a esta versão beneficiar de uma taxa reduzida de Tributação Autónoma de apenas 15%.

O coração do Tonale Plug-in Hybrid Q4

No total há 280 cv de potência para desfrutar. Ao motor a gasolina 1.3 turbo com 180 cv alia-se um elétrico de 90 kW no eixo traseiro, alimentado por uma bateria de 15,5 kWh.

Esta capacidade de bateria permite-lhe 80 km de autonomia em modo elétrico (ciclo ur-

— O SUV mais acessível da marca italiana está disponível em diversas versões mecânicas, mas é a motorização híbrida plug-in aquela que melhor associa a eficiência dos consumos aos custos de utilização mais reduzidos para empresas. É também a mais potente e a que de forma mais plena permite desfrutar a sensação de guiar um Alfa Romeo

bano, WLTP), fazendo do Tonale Plug-in Hybrid Q4 um dos SUV PHEV mais eficientes da atualidade, ao reivindicar um consumo combinado de apenas 1,14 l/100 km (WLTP). E com uma velocidade de carregamento (AC) de 7,4 kW, a bateria pode ser carregada em menos de duas horas e meia.

Porque o Alfa Romeo Tonale Plug-in Hybrid Q4 não se fica apenas pela eficiência mas também quer entregar emoção, o condutor pode contar, nesta versão, com um seletor dos modos de condução Alfa D.N.A. redefinido, tendo em conta as características do modelo e do seu potencial mecânico. A partir deste comando o condutor pode fazer a gestão da tração Q4 e dos controlos eletrónicos que asseguram a dinâmica da condução, coordenando desse modo a atividade dos dois motores e das relações da transmissão automática de oito velocidades.

Uma experiência de condução superior

No habitáculo respira-se o cunho vincadamente desportivo de uma marca alimentada pela competição e pela sede de conquista.

Com uma posição de condução desenhada para alimentar as sensações próprias de quem assume os comandos de um Alfa Romeo, atrás do volante o condutor pode configurar a seu gosto um painel de instrumentos digital configurável e de alta definição. Além deste, com 12,3 polegadas, o ecrã central de 10,25 polegadas conta com um novo sistema de infotainment. Com software baseado no sistema Android, para proporcionar uma experiência de utilização próxima da de um smartphone, este novo sistema possui conteúdos, funcionalidades e serviços constantemente atualizados via 4G, além das informações relacionadas com o sistema eletrificado da versão.



“

Com bateria que permite circular até 80 km em modo elétrico, o Alfa Romeo Tonale Plug-in Hybrid Q4 é líder no que toca a autonomia elétrica. Fiel ao ADN desportivo da marca italiana, a posição de condução permite desfrutar com plenitude a dinâmica e a agilidade típicas de um autêntico Alfa Romeo. O Tonale é também o Alfa Romeo mais tecnológico de sempre, com um inovador sistema de infotainment concebido para receber atualizações “Over-the-Air”



Genética desportiva

Muitos fatores contribuem para o espírito desportivo desfrutado durante a condução do Alfa Romeo Tonale Plug-in Hybrid Q4, desde a potência rapidamente transmitida à estrada graças à pronta resposta do motor elétrico, às vistosas patilhas presentes no volante para controlo manual da caixa de velocidades.

Além, claro, do seletor DNA que, no modo D (Dynamic), permite retirar o máximo partido da performance do Tonale, com o acelerador, a transmissão, os controlos de estabilidade e a direção a serem otimizados e calibrados com a genética de um verdadeiro desportivo.

Enquadramento fiscal e oferta renting

As características do Alfa Romeo Tonale Plug-in Hybrid Q4 conferem o direito à dedução do IVA do seu custo de aquisição, por parte de empresas e profissionais cuja atividade esteja enquadrada no regime normal deste imposto.

Posicionado no terceiro escalão da Tributação Autónoma para empresas (IRC), segundo para Empresários em Nome Individual (ENI, em IRS), em 2023, as taxas de Tributação Autónoma a aplicar sobre os encargos com a viatura são, respetivamente, de 15% e de 10%.

A solução “Smart Renting Leasys” exclusiva para empresas propõe para o Alfa Romeo Tonale 1.3 Plug-in Hybrid 280 cv Ti e-AWD uma

renda desde 630 euros, acrescida de IVA, para um contrato a 48 meses/60.000 km, sem entrada inicial. Inclui assistência em viagem 24h, manutenção preventiva e corretiva, gestão de IUC, IPO, pneus ilimitados e seguro de danos próprios (4% de franquia) com viatura de substituição incluída.

i



MAIS SOBRE O ALFA ROMEO
TONALE PLUG-IN HYBRID Q4



Gestão de frotas em contexto inflacionista

Os desafios colocados aos gestores de frotas em 2023 manter-se-ão e ainda não existem sinais inequívocos da alteração das circunstâncias vividas durante o ano que passou. Esta é a infeliz realidade resultante da persistência das adversidades que têm afetado o mercado automóvel de forma significativa e com especial impacto em Portugal.

A realidade em que vivemos

Não se vislumbram melhorias nos prazos de entrega de veículos novos cujos prazos de entrega estão, em média, superiores a 6 meses, assim como se mantêm elevados os tempos de reparação de veículos sinistrados ou com avarias, numa média que, de acordo com dados LeasePlan, ultrapassa os 18 dias, o triplo do tempo médio pré-COVID.

Por outro lado, apesar da inflação apresentar sinais de algum abrandamento, ainda não impede a continuidade do ciclo de aumento das taxas de juro imposto pelos bancos centrais para a combater. Desde janeiro de 2022, as taxas de referência no mercado para as várias maturidades subiram cerca de 3.5% e a expectativa é que os custos de financiamento continuem a subir ligeiramente durante a primeira metade do ano em curso.

O impacto do aumento dos juros é complementarmente alavancado pelo maior capital a financiar decorrente do aumento do preço dos veículos e da redução dos descontos por parte dos fabricantes.

Finalmente, a tributação automóvel em vigor acentua os efeitos nefastos para as empresas desta conjuntura, quer por via do IVA

aplicado sobre as rendas mensais quer por via da Tributação Autónoma aplicável aos custos incorridos com os veículos.



A agregação de todos estes efeitos está apresentada neste gráfico que espelha a evolução do último Índice TCO da LeasePlan apresentado no passado mês de novembro na Conferência de Gestão de Frotas da Fleet Magazine. Em apenas 6 meses (de março a outubro de 2022) assistimos a um aumento de 20% no TCO de um mix de 100 veículos de segmentos e motorizações representativos do mercado nacional:

- Os juros do financiamento representam 30% do total deste aumento;
- Os custos com combustível/energia 28%;
- A tributação responde por 23%;
- A amortização de capital representa 13%;
- Os custos de exploração do veículo

(manutenção, pneus, seguros, entre outros) representam apenas 6% do aumento, mas existe uma forte pressão para que esta parcela ganhe maior relevância atendendo ao aumento dos custos de matérias primas e mão-de-obra que os suportam.

Os desafios colocados aos Gestores de Frotas

Não existe memória de um impacto tão significativo e duradouro da conjuntura externa no mercado automóvel. As políticas de frota das empresas ficaram pura e simplesmente desatualizadas e impossíveis de exercer em resultado dos aumentos de preços e da falta de veículos.

Os plafonds mensais de rendas definidos para cada nível hierárquico nas empresas já não acomodam as marcas e modelos pré-selecionados nas configurações de contratação definidas. Esta incompatibilidade repentina está a obrigar as empresas a implementar soluções que atenuem o aumento de custos que não são acomodáveis nos seus orçamentos anuais e, simultaneamente, a gerir a insatisfação dos colaboradores, cuja expectativa é fortemente abalada quando tomam consciência do nível do veículo a que podem aspirar com base no plafond que lhe está atribuído.

As empresas estão também condicionadas pela necessidade de iniciar os processos de consulta e contratação com muito maior antecedência para fazer face aos prazos de entrega superiores a seis meses na maioria das marcas, sendo que essa antecipação nem sempre garante a manutenção do preço do veículo que vigorava na data de encomenda, nem que o veículo vá, efetivamente, ser fornecido na data inicialmente estimada.

Vive-se uma enorme incerteza, incompatível com processos de tomada de decisão sustentados. Metaforicamente, vamos navegando à vista, com pretensão de manter um rumo, mas sem garantia das condições em que chegaremos a terra.



Recomendações para gerir a incerteza e a inflação

A conjuntura atual representa um impacto relevante, mas abre igualmente o espaço de reflexão sobre oportunidades que de outra forma não seriam sequer equacionadas. Existem soluções para enfrentar o contexto atualmente adverso e o renting constitui um ótimo instrumento para ultrapassar todas as condicionantes existentes.

Os dogmas a que as políticas de frota possam estar vinculadas, podem e devem ser questionados na busca de soluções que melhor combinem os menores custos totais de utilização (TCO), a adequabilidade do veículo ao trabalho a que será assignado e a satisfação dos colaboradores enquanto beneficiários de um veículo que lhes é atribuído pela empresa.

I. Prolongamento de contratos

Atualmente, a medida mais comum e imediatista aplicada pelas empresas é o prolongamento de contratos. Desde há dois anos que constitui uma inevitabilidade face à inexistência de veículos para fornecimento em prazos curtos.

Naturalmente, é uma medida transitória e de cariz tático, mas que tem sido adotada pela generalidade das empresas. A renda mensal que resulta do prolongamento do contrato será superior à renda inicial pelas razões inflacionistas referidas anteriormente, mas sempre uma opção menos onerosa que a contratação de um veículo novo na mesma configuração contratual. Esta medida permite às empresas reduzir desvios orçamentais e ganhar tempo para avaliar que alterações estruturais deverão implementar nas suas políticas de frota.

Recomenda-se que seja explicitada aos colaboradores a razão do prolongamento assim como as consequências de não o fazer, que poderiam bem resultar na necessidade de redução do segmento ou versão de equipamento do futuro veículo.

II. Acelerar o processo de transição para a Mobilidade Elétrica

O aumento dos custos de utilização de veículos é muito menos relevante nos veículos elétricos em resultado dos benefícios fiscais de que estes beneficiam e do aumento do preço dos combustíveis desde há um ano. O estudo Mobilidade 2023 apresentado pela LeasePlan no final do ano passado concluiu que no mercado nacional existem já opções suficientes de veículos 100% elétricos, em quase todos os segmentos e perfis de quilometragem anual, com custos totais de utilização menores que os de veículos a combustão. A conjugação destes fatores representa uma excelente oportunidade para as empresas impulsionarem a migração para a mobilidade elétrica, ainda antes de 2035, ano a partir do qual os veículos a combustão deixarão de ser vendidos na Europa.

Além disso, a infraestrutura de carregamento pública é cada vez mais abrangente e existem já soluções de carregamento alternativas, para casa e para o escritório, mais económicas e funcionais, e capazes de distinguir automaticamente os carregamentos assumidos pelo colaborador dos assumidos pela empresa.

III. Atualizar Políticas de Frota

Perante o cenário inflacionista que vivemos e a elasticidade limitada dos orçamentos das empresas, estas devem explorar várias possibilidades para amortecer o impacto do aumento de custos. Entre outras, poderão ser exploradas as opções de celebrar contratos por prazos mais longos, de reduzir o segmento ou o equipamento dos veículos assim como considerar a incorporação de novas marcas nas suas políticas de frota. Estas soluções poderão sofrer de alguma resistência por parte de várias partes interessadas pelo que se recomenda que esta possa ser compensada de alguma forma por via de um ajustamento dos plafonds face à nova realidade de preços de mercado.

“

Não existe memória de um impacto tão significativo e duradouro da conjuntura externa no mercado automóvel. As políticas de frota das empresas ficaram pura e simplesmente desatualizadas e impossíveis de exercer em resultado dos aumentos de preços e da falta de veículos

IV. Soluções de renting mais flexíveis

Outra das soluções que melhor receptividade tem tido no mercado empresarial são os alugueres de mais curto prazo, dado que permitem às empresas evitar compromissos mais duradouros num momento em que os preços estão inflacionados.

São exemplo destas soluções flexíveis o renting de veículos usados e o FlexiPlan.

A primeira tem tido um enorme sucesso pelo facto de se tratar de um renting de prazo reduzido, aplicável a veículos usados, mas em bom estado de conservação, que beneficia das mesmas garantias de um veículo novo, enquanto permite evitar o downgrade do segmento.

No caso do FlexiPlan, a flexibilidade advém de possibilitar acesso imediato a um veículo e com o qual pode percorrer uma quilometragem ilimitada e ter a possibilidade de terminar o contrato a qualquer momento sem qualquer penalização.

V. Comunicação

O aumento significativo nos preços abalou de alguma forma toda a atividade económica e isso exige explicação e clarificação. Na LeasePlan temos assumido esse compromisso, uma vez que o aumento incontornável dos valores dos alugueres mensais do renting tem alguma complexidade considerando que integra várias cadeias de fornecimento do mercado automóvel.

Ao longo dos últimos meses, através de diversas publicações de que é exemplo o Boletim Trimestral do Mercado Auto, temos tido a oportunidade de explicitar, aos nossos clientes e ao mercado em geral, as causas e consequên-

cias de todos os impactos que afetam o sector automóvel.

Também os colaboradores das empresas precisam de se manter informados. A comunicação regular com estes será um instrumento determinante para a manutenção dos seus níveis de satisfação.

Esta necessidade vai continuar a existir ao longo de 2023, até que o mercado volte a reequilibrar.

Quando voltará o equilíbrio ao mercado?

Não antes de 2024. Existem ainda muitas incógnitas por determinar e não é perceptível qual o ponto de equilíbrio futuro no mercado automóvel apesar de algumas afirmações mais ou menos convicidas por parte dos vários players.

É expectável que a inflação regresse à normalidade a médio prazo e perspetivem-se várias alterações no mercado automóvel, desde o crescimento da oferta de marcas e modelos, a alterações nos modelos de distribuição e à recuperação da capacidade produtiva das fábricas e consequente regresso aos tempos de disputa de quotas de mercado.

Só não é possível identificar em que momento no tempo todas estas variáveis coincidiram no tempo.

Seja em que momento for, o renting continuará a representar uma proposta de valor incontornável que, especialmente em tempos de crise, acentua a sua relevância e pertinência, contribuindo para que as empresas atravessem estes períodos com menos constrangimentos. 

“

Quando voltará o equilíbrio ao mercado? Não antes de 2024. Existem ainda muitas incógnitas por determinar e não é perceptível qual o ponto de equilíbrio futuro no mercado automóvel



Este QR CODE permite aos leitores da FLEET MAGAZINE acederem à apresentação completa da LeasePlan Portugal na 10.ª Conferência Gestão de Frotas Expo & Meeting.



CUPRA BORN

100% ELÉTRICO
100% EMOÇÕES

RENTING A PARTIR DE **505€** /MÊS + IVA
SEM ENTRADA INICIAL

CUPRA EXPERIENCE
FOR BUSINESS & FLEETS

INCLUI
MANUTENÇÃO COMPLETA
SEGUROS
ASSISTÊNCIA EM VIAGEM
LINHA DE APOIO 24 HORAS
IUC E IPO



*Campanha em Renting (Aluguer Operacional) para CUPRA Born 58 kWh 204 CV. Contrato de 60 meses e 50000 km através da marca registada e licenciada Volkswagen Financial Services, comercializado pela Volkswagen Renting Unipessoal, Lda. Sem despesas. Inclui manutenção completa, IUC, IPO, assistência em viagem, linha de apoio ao condutor 24 horas, seguro de avarias e seguro com danos próprios com franquia 4%. Serviço de seguro fornecido pelas companhias de seguros a identificar no processo de contratação. Válido para Empresas até 30/6/2023. Limitado ao stock existente. Imagem não contratual.



Até chegar um ASX com mais "cara" de Mitsubishi, a marca japonesa rebatizou o Renault Captur para marcar presença no segmento B-SUV, que é, atualmente, um dos mais importantes no mercado europeu. Em breve haverá também um novo Colt, que partilha o "C" com o modelo da marca francesa. Em termos de formas e silhueta não existem diferenças em relação ao carro que está na origem do novo ASX, além de detalhes que distinguem as marcas e os modelos.



Em 2022, a Mitsubishi foi uma das marcas que mais cresceu no mercado português (14%), sendo que 26,7% das 1.671 matrículas de ligeiros de passageiros foram realizadas com motorizações plug-in. Em 2023, a marca estima conquistar quota de mercado no segmento dos ligeiros de passageiros, subindo o número de registos para as 2.650 unidades. Para consegui-lo, ASX e Colt serão certamente peças importantes e, para que não restem dúvidas, quem seguir atrás, certamente não confundirá marcas.

Tributação Autónoma: 2,5%!

É uma das poucas propostas que existem para um automóvel plug-in com custo de aquisição abaixo de 27.500 euros, depois de deduzido o IVA. A base é um dos SUV compactos com mais sucesso no mercado nacional



Uma das vantagens da geração atual deste SUV do segmento B é uma presença marcante que sugere um posicionamento mais próximo do segmento que se segue. Outra é a enorme funcionalidade do seu interior ou a sua surpreendente versatilidade, provavelmente únicas na sua classe. A mais útil dessas faculdades é o facto de o banco traseiro poder deslocar-se ao longo de 16 cm, o que permite optar entre ter mais capacidade de mala (de 332 a 401 litros) ou mais espaço para as pernas dos ocupantes destes lugares.



Compartilhando mecânicas e, logo, as mesmas qualidades dinâmicas e de eficiência do modelo clonado, o novo Mitsubishi ASX "herda" também o sistema Multi-Sense, que tem resultados práticos sobre o comportamento dinâmico e, logo, sobre a segurança. Em Portugal, o SUV da marca japonesa vai ter apenas versões a gasolina: uma de entrada equipada com o motor 1.0 turbo de 90 cv acoplado a uma caixa manual de seis velocidades, uma versão intermédia com motorização 1.3 turbo mild-hybrid (sistema alimentado por uma bateria de apenas 12V) que pode estar associada a uma caixa manual de seis velocidades ou a uma caixa automática de sete velocidades (7DCT) e, finalmente, a solução que interessa às empresas.

Trata-se do Mitsubishi ASX 1.6 híbrido plug-in (PHEV), cujo motor 1.6 litros a gasolina é assistido por dois elétricos. Controlados por uma caixa de velocidades automática multimodo, debita no total 160 cv e atinge 144 Nm de binário máximo. A bateria de 10,5 kWh, com carregamento externo, permite uma autonomia exclusivamente elétrica de até 62 km e, dados WLTP, reivindicam emissões CO2 a partir de 30 g/km e consumos combinados a partir de 1,3 litros/100 km.

Com um custo de aquisição de 27.500 euros (+ IVA), proposta exclusiva para empresas, uma versão do ASX equipada com este motor permite que os encargos com a viatura fiquem assim sujeitos a uma taxa reduzida de tributação autónoma de apenas 2,5%, de acordo com o OE para 2023.



MAIS INFORMAÇÕES,
PREÇOS E IMAGENS



— A Alfa Romeo vive de uma história de inúmeras conquistas desportivas. E se o legado da marca pode não ser consensual, os renovados Giulia e Stelvio querem apaziguar ânimos e perfilarem-se como dois "Alfas" capazes de agradar a todos. Para isso apresentam argumentos estéticos irrepreensíveis e uma oferta potente e puramente movida a combustíveis fósseis: tanto no Giulia como no Stelvio há apenas que contar com uma variante diesel com tração traseira e motor de 160 cv e ainda dois outros blocos mais potentes associados a tração integral: de 210 cv movido a gasóleo e com 280 cv no caso do único motor a gasolina presente nas duas gamas.



— Com um carácter assumidamente *premium*, os dois modelos assumem querer fazer parte da frota de empresas portuguesas. Para isso, a Alfa Romeo em conjunto com a Leasys, disponibiliza ofertas de renting exclusivas para empresas, com rendas de 695 euros para o Giulia e de 860 euros para o Stelvio. Montantes com IVA incluído, para prazos de 48 meses/60 mil km e sem entrada inicial. Contém os seguintes serviços: assistência em viagem 24 horas, manutenção preventiva e corretiva, IUC, Inspeção Periódica Obrigatória, pneus ilimitados e seguro de danos próprios (4% franquia) com viatura de substituição incluída.

Uma nova forma de **evolução**

Os dois carros que a Alfa Romeo gosta de apelar de suas "obras-primas em termos de estilo e tecnologia" sofreram algumas pequenas alterações a nível estético e foram alvo de um reposicionamento na sua estratégia de gama, agora mais simples e intuitiva e alinhada com a já introduzida no Tonale.



— Tal como no Tonale, os novíssimos Giulia e Stelvio são propostos nos níveis de equipamento Super, Sprint, Ti e Veloce. Há ainda uma versão Competizione, que se baseia nos acabamentos da variante Veloce, mas que se destaca por alguns detalhes: uma exclusiva cor de carroçaria Moon Light cinza mate, pinças de travão vermelhas e, no caso específico do Stelvio, pela presença de jantes de liga leve de 21 polegadas.



— Uma das novidades é a inclusão da tecnologia NFT (Non-Fungible-Token), um exclusivo mundial no meio automóvel que a Alfa Romeo iniciou no Tonale e que se prepara para disponibilizar em toda a sua gama. No fundo, é uma tecnologia baseada no conceito "blockchain card", um registo digital encriptado e não modificável, onde são registadas as principais informações de cada carro.

Assumindo a forma de um certificado digital, pode ser utilizado para garantir a preservação adequada do Alfa Romeo e, por via disso, suportar o valor residual junto do proprietário/revendedor, dando também garantias acrescidas ao comprador no momento da aquisição do veículo usado.



MAIS INFORMAÇÕES,
PREÇOS E IMAGENS



Assenta na plataforma e-CMP, a mesma do C4 e, com 4,6 metros de comprimento, a distância entre eixos de 2,67 metros é também igual à do C4. Bem resolvido em estrada e com uma direção precisa, é no entanto sobre o conforto que recaem as maiores atenções. Tudo por culpa do trabalho da suspensão Citroën Advanced Comfort®, a tal que utiliza batentes hidráulicos progressivos e que está também disponível na versão híbrida plug-in do topo de gama C5 X. É ela que transforma qualquer viagem a bordo do ë-C4 X numa experiência estável, segura e confortável.

O elétrico acessível

O Citroën C4 X representa uma nova abordagem ao segmento médio e foi idealizado para condutores que procuram alternativas aos tradicionais dois volumes e aos muito desejados SUV. Chega agora ao mercado com uma particularidade: condutores nacionais só terão acesso à variante 100% elétrica, o ë-C4 X



O novo Citroën ë-C4 X Feel Pack apresenta-se aos clientes profissionais com uma oferta de renting Free2move Lease com renda de 445 euros (valor acrescido de IVA, dedutível por parte das empresas cuja atividade o permita) para um período de 48 meses ou 40 mil quilómetros. Para empresas que operem frotas de táxis ou TVDE, estão disponíveis dois pacotes de renting com contrato de manutenção severa (24 meses/150 mil quilómetros ou 36 meses/200 mil quilómetros). Uma particularidade sobre esta oferta de renting do ë-C4 X é o facto de ser disponibilizada pelo mesmo valor da proposta para o seu irmão mais velho, o ë-C4. Uma estratégia que, diz a marca francesa, convida os utilizadores profissionais a escolherem o modelo que mais se adequa às suas necessidades e não ficar dependente do respetivo custo mensal.



Chegou ao mercado há pouco mais de um mês, divide-se em quatro níveis de equipamento (Feel, Feel Pack, Shine e Shine Pack) e tem preços a começar nos 40.191 euros. Com ele traz a promessa de renovação de uma gama que, ao longo dos últimos três anos, viu os seus principais intervenientes (C4, C5 Aircross e C5 X) se reinventarem com propostas todas elas com um pé bem assente no sector profissional.



Como carro elétrico que é, o ë-C4 X conta com um motor elétrico de 100 kW (136 cv) capaz de produzir 260 Nm de binário. No seu peito mora uma bateria de 50 kWh que, assegura a Citroën, é capaz de garantir até 360 quilómetros de autonomia. Podendo suportar carregamentos em corrente contínua de 100 kW, a um ritmo de recuperação de aproximadamente 10 km de autonomia a cada 10 minutos ligado à tomada, a bateria pode reabastecer até 80% da sua capacidade em apenas 30 minutos. Em corrente alternada, com o carregador de bordo de série, de 7,4 kW, o carregamento dura perto de 7h30. Em opção (mais 400 euros), um carregador de bordo trifásico de 11 kW permite reduzir esse tempo para cinco horas.



MAIS INFORMAÇÕES,
PREÇOS E IMAGENS



DS AUTOMOBILES
Spirit of Avant-Garde

DS 4

REQUINTE TECNOLÓGICO



DSautomobiles.pt

DS *profite* TOTAL. Autonomia WLTP até 55km em modo 100% elétrico. Consumo combinado WLTP: 1,2 a 6,9 l/100 km; Emissões de CO₂ WLTP: 27 a 156 g/km. As condições concretas de utilização e outros fatores poderão fazer variar os valores apresentados. Para mais informações consulte www.dsautomobiles.pt.



— Construir automóveis sobre plataformas que permitem moldar-se à estrutura que se deseja e que podem conter vários tipos de motor e de suspensão permite conceber, de forma rápida e económica, produtos para públicos distintos. É o caso. Entre a carrinha 308, a mais curta, e o Citroën C5 X, o mais longo, é um facto que todos eles, além de partilharem mecânicas e equipamento, apresentam dimensões exteriores bastante próximas. Porém, em termos de conceito, a carroçaria fastback do novo Peugeot 408 apresenta mais pontos de contacto com o atual topo de gama da Citroën.



— As linhas tensas e angulosas do carro da marca do leão, bem como a frente bastante afirmativa são determinantes para a sua grande presença dinâmica. A posição de condução reforça essa ideia ao evoluir o conceito i-Cockpit, caracterizado por um volante pequeno, por cima do qual fica visualizável um painel de instrumentos configurável e que pode incorporar tecnologia 3D nas versões GT. Ou seja, uma postura de condução bastante ativa e muito pouco conservadora, que, talvez por isso, continua a não reunir consenso.



— Se tiver menos de 1,90 metros saiba que até pode dormir dentro deste carro. Como? Rebatendo o encosto dos bancos traseiros abrem-se 1,89 metros de profundidade até ao encosto dos bancos dianteiros. Mas com os cinco lugares disponíveis a bagageira oferece 536 litros de capacidade, suficiente para uma viagem em família.

O estilo que faltava

O novo 408 complementa a oferta da marca em termos de produto e de conceito, ao encaixar-se entre a carrinha do Peugeot 308 e o SUV 3008, por exemplo. Em termos de estilo assemelha-se ao Citroën C5 X



— A gama contempla três motores: 1.2 a gasolina de 130 cv e duas mecânicas híbridas com bateria recarregável, com 180 ou 225 cv, todas acopladas a uma caixa automática de 8 velocidades. Mas ainda este ano está prometida a chegada de uma versão 100% elétrica e não será difícil adivinhar que ela venha a partilhar a solução utilizada pelo Citroën ë-C4 X. Ou talvez não...



— É claramente um carro com potencial de frota. Acima do 308, abaixo do novo 508, opção ao SUV 3008. Pelos custos de utilização reduzidos, as versões plug-in são as que mais interessam. A bateria de 12,4 kWh permite autonomia elétrica para até 67 km e ambas podem beneficiar de Tributação Autónoma mais reduzida. Campanhas Free2move Lease a decorrer indicam uma renda de 505 euros, sem IVA, para a versão de 180 cv, para 48 meses/60 mil quilómetros. E, atenção, olhando para o preço de tabela anunciado, o custo deduzido deste imposto fica muito próximo dos 35 mil euros... O valor anunciado inclui os serviços habituais, mas não pneus e seguro, por exemplo.



MAIS INFORMAÇÕES,
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS
E IMAGENS



— O Toyota bZ4X é o primeiro de vários automóveis elétricos que a marca produzirá a partir de uma mesma plataforma modular, no âmbito da iniciativa "Beyond Zero". Daí o "bZ" da designação, enquanto o "4" identifica o segmento e o "X" (cross) a condição de SUV. Desenvolvido e coproduzido em parceria com a Subaru (modelo Solterra), é um pouco maior do que o RAV4 mas tem menos capacidade de mala. É igualmente mais pequeno (e mais barato) do que o Lexus RZ 450e, o segundo modelo do grupo servido pela mesma estrutura elétrica.



— A conceção da plataforma modular e-TNGA optimizou a colocação da bateria e demais componentes associados à eletrificação, podendo comportar um ou dois motores consoante a versão. Com uma generosa distância entre eixos (2,85 metros), o Toyota bZ4X surpreende pelo seu habitáculo espaçoso para os ocupantes, embora ofereça apenas 450 litros de mala. Há ainda um espaço suplementar sob o piso, que serve para acomodar os cabos de carregamento, por exemplo. A posição de condução é algo curiosa, porque segue uma linha semelhante à da Peugeot com o seu conceito de i-Cockpit. Ou seja, o pequeno painel atrás do volante é visível por cima do volante e não através do seu interior. Já a parte central da consola é dominada por um volumoso ecrã tátil.



— O bZ4X tem a tração dianteira assegurada por um motor elétrico de 204 cv (150kW), capaz de produzir até 265 Nm de binário. O motor é alimentado por uma bateria de 71,4 kWh que, de acordo com o ciclo WLTP, deverá proporcionar uma autonomia até 511 km. Com velocidade de carregamento de até 150 kW através de ficha CCS2, a bateria pode recuperar 80% da sua carga em cerca de 30 minutos. Todos os níveis de equipamento disponíveis em Portugal – Exclusive, Premium e Lounge – apresentam carregador interno (AC) de 11 kW. A Toyota Portugal anunciou uma segunda versão com mais um motor sobre o eixo traseiro, à semelhança daquilo que oferece o Lexus RZ 450e. Propõe também uma garantia de 10 anos ou um milhão de quilómetros para 70% da capacidade da bateria, mediante revalidação anual da garantia aquando da revisão na marca.



— Sobre os custos de utilização, o preço de aquisição (sem IVA, que pode ser dedutível), coloca o Toyota bZ4X a salvo dos 10% de Tributação Autónoma, uma medida introduzida pelo Orçamento do Estado para 2023 e que afeta os encargos com todos os automóveis de passageiros elétricos com custo de aquisição superior a 62.500 euros (+ IVA).

Essa é inegavelmente uma vantagem do bZ4X relativamente ao Toyota RAV4 que, além de um custo de aquisição mais elevado, fica sujeito a uma taxa de Tributação Autónoma que, embora reduzida, é de 15%, entre outros encargos, como o IUC.

Em matéria de segurança, o Toyota bZ4X é servido pela terceira geração do sistema de segurança ativa Toyota Safety Sense, que introduz os sistemas mais avançados de apoio à condução. Poderá também dispor do sistema de condução "One Motion Grip", que dispensa uma ligação mecânica entre o volante e as rodas dianteiras. Esta solução eletrónica "by-wire" oferece como grandes vantagens uma ligação mais direta entre o volante e a capacidade de curvar, além de impedir a habitual vibração no volante quando as rodas transitam sob piso mais irregular.

Co-produção

As empresas que procuram um SUV da Toyota eletrificado com benefícios fiscais ganharam uma alternativa ao RAV4 híbrido plug-in: o bZ4X, curiosamente o primeiro automóvel de passageiros 100% elétrico apresentado pela marca japonesa



MAIS INFORMAÇÕES,
PREÇOS E IMAGENS



— A Nissan estabelece uma meta para o mercado europeu: vender "cerca de dez mil Townstar elétricas durante 2023". A afirmação de João Moura, gestor de Produto da Nissan Townstar para a Europa, revela um posicionamento ambicioso num mercado com bastante concorrência, mas que "tem espaço para todos". É por isso que este comercial ligeiro elétrico se quer destacar por agora como a grande estrela no firmamento da Nissan para o mercado profissional europeu. E argumentos não lhe faltam, além do desconto de 6% que a marca nipónica oferece às empresas.

Urbana, elétrica e evoluída

A Townstar é a nova aposta da Nissan para o mercado dos comerciais ligeiros, com versões furgão e combi. Só será comercializada em Portugal na variante 100% elétrica, embora exista com motor a gasolina noutros mercados



— À venda a partir de 34.150 euros (valor não inclui IVA), a Nissan Townstar EV é a maior aposta da marca japonesa para uma classe de viatura elétrica que viveu, durante os últimos anos, de um de grande sucesso junto dos profissionais: a e-NV200, ainda presente em empresas como a Cooltra, DPD ou ctt. Mas se a herança deixada pela e-NV200 é pesada, a Townstar EV rejeita pressão apresentando-se como uma proposta segura, fiável, muito fácil de manobrar e com tecnologia ao nível daquela que se encontra num ligeiro de passageiros. Exemplo disso é o volante, com a mesma configuração do que está presente no Qashqai.



— Um pequeno furgão desenvolvido para atender às necessidades de clientes como PME ou ENI que procuram versatilidade, conveniência, espaço e capacidade de carga. Na tipologia furgão, a nova Townstar EV propõe duas distâncias entre eixos (L1 e L2), para responder a diferentes necessidades. Graças à configuração da antepara de segurança, a variante L1 tem até 3,9 metros cúbicos de volumetria e capacidade para até 600 kg de carga. Na variante L2, a volumetria aumenta um metro cúbico e a capacidade eleva-se aos 800 kg. As duas variantes furgão conseguem transportar até duas euro-paletes. Existirá ainda uma terceira proposta, Combi, destinada ao transporte de passageiros, com cinco ou sete lugares.



— O sistema ProPilot está disponível em opção e o pack inclui, entre outros, assistente de condução autónoma ADI, cruise control adaptativo e assistência ao estacionamento, por exemplo, controlados e com informações e imagens projetadas no ecrã central de 10 polegadas. O motor elétrico da Nissan Townstar EV apresenta 90 kW (122 cv) de potência e um binário de 245 Nm. A energia para o movimentar provém de uma bateria de 45 kWh, arrefecida por líquido, que promete até 301 km de autonomia. De série possui carregador interno de 11 kW. Opcionalmente é possível instalar uma solução que eleva a potência de carregamento AC para 22 kW e para 80kW em CC. Ligado a um ponto de carga de 22 kW em corrente alternada, torna-se assim possível recuperar até 50 km de autonomia em apenas 24 minutos. Já num carregador rápido de até 80 kW, podem ganhar-se 150 km de autonomia em apenas seis minutos.



MAIS INFORMAÇÕES,
PREÇOS E IMAGENS

Mais um ano com a certeza de
que estamos no caminho certo!

Obrigado pela confiança.





É um pássaro? É um avião?

Não, é um **eVTOL**

Os veículos elétricos de decolagem e aterragem vertical (eVTOL – electric Vertical Take-Off and Landing), também conhecidos como "carros voadores", são um tipo de aeronave concebidos para descolar e aterrar verticalmente, como um helicóptero, e possuem geralmente um aspeto de um drone de grandes dimensões.

Os "carros voadores", durante décadas, têm povoado o nosso imaginário e sido material de ficção científica. Quem não se recorda da série de animação *Os Jetsons* ou o filme de culto realizado por Ridley Scott, *Blade Runner*? Mas agora, com os rápidos avanços da tecnologia, estas máquinas futuristas estão mais perto do que nunca de se tornarem realidade.

Embora possa continuar a parecer uma ideia futurista, o sonho de construir um "carro voador" remonta ao início do século XX, com protótipos como o Curtiss Autoplane e o Ford Flivver (o Modelo T voador), desenvolvidos nas décadas de 1910 e 1920. Na segunda metade do século, várias empresas, incluindo a Aerocar e a Moller International, procuraram aperfeiçoar a ideia, contudo, as limitações tecnológicas e os custos elevados não permitiram que estes esforços chegassem muito longe.

Mobilidade elétrica com asas

Nos últimos anos, tem havido um ressurgimento do interesse no conceito, sob a forma de eVTOLs, já que os avanços na tecnologia de baterias e de motores elétricos tornaram possível a construção de aparelhos mais leves,

silenciosos e menos poluentes, sendo agora encarados como um possível modo de transporte viável. Estes veículos têm o potencial de revolucionar o ecossistema de mobilidade, fornecendo uma forma rápida, eficiente e sustentável de percorrer curtas e médias distâncias, tanto no contexto do transporte pessoal como em serviços de táxi aéreo.

Porém, existem também várias oportunidades para os eVTOLs desempenharem um papel relevante em outras indústrias, tais como na área da emergência médica, distribuição de encomendas e naturalmente para fins militares. Com uma propulsão limpa e silenciosa, a possibilidade de descolar e aterrar na vertical, não requerendo pistas ou aeroportos tradicionais, torna-os muito flexíveis e versáteis, especialmente do ponto de vista da mobilidade urbana.

Conscientes da oportunidade que este mercado pode representar, conhecidas empresas como a Boeing e a Airbus têm vindo a anunciar planos para desenvolver e comercializar eVTOLs.

Muitas outras empresas têm feito também progressos significativos no desenvolvimento e teste destes veículos. Uma das mais notáveis é a Uber, que tem vindo a trabalhar no seu programa Uber Elevate desde 2016, tendo, aliás, sido recentemente adquirida por uma concorrente sua, a Joby Aviation. A empresa estabeleceu parcerias com a NASA e a Hyundai para desenvolver veículos eVTOL, assim como as infraestruturas necessárias para apoiar a sua operação.

Outro ator importante no espaço eVTOL é a Volocopter, uma empresa alemã que tem vindo a desenvolver os seus táxis aéreos

elétricos desde 2011. A empresa completou em 2019 um voo de teste bem-sucedido em Singapura, e planeia lançar serviços comerciais na cidade-estado em 2024.

Outras empresas, tais como Lilium e EHang, também estão a fazer progressos nesta área.

Um dos maiores desafios enfrentados pelo desenvolvimento de eVTOLs é garantir a sua segurança e fiabilidade. Para resolver este problema, as empresas estão a investir fortemente em investigação e desenvolvimento, testes e processos de certificação que garantam o cumprimento dos regulamentos das autoridades locais em matéria de aviação.

Uma das ameaças à indústria eVTOL é o custo do seu desenvolvimento e manutenção, bem como o preço elevado para o consumidor, pelo que ao que tudo indica, nesta fase, será privilegiado o modo de utilização partilhado em sistemas de mobilidade aérea urbana. Para além disso, as barreiras operacionais como as que estão ligadas à gestão de tráfego e infraestrutura de aterragem são temas ainda a ser objeto de aperfeiçoamento.

Ao longo da história, a humanidade tem sonhado em voar. Agora, com o eVTOL, podemos transformar esse sonho numa realidade mais corriqueira e numa experiência mais pessoal. Embora ainda haja desafios de monta a serem superados, a tecnologia está a desenvolver-se rapidamente e promete revolucionar a maneira como viajamos.

Com o investimento contínuo em pesquisa e desenvolvimento, o eVTOL tem o potencial de criar um futuro mais acessível, sustentável e eficiente.

E o céu, realmente, pode ser o limite! 🚁



O Volocopter já está numa fase muito avançada de testes e a despertar o interesse de várias empresas, que veem na propulsão elétrica e na possibilidade de decolar e aterrar na vertical, como se de um helicóptero se tratasse, uma grande vantagem do ponto de vista da mobilidade urbana



“

Estes veículos têm o potencial de revolucionar o ecossistema de mobilidade, fornecendo uma forma rápida, eficiente e sustentável de percorrer curtas distâncias, tanto no contexto do transporte pessoal como em serviços de táxi aéreo

Após a segunda guerra mundial foram produzidos dois protótipos do Convair Model 118 ConvAirCar, que pareciam acoplar um automóvel a um avião com motor a hélice. Mas 20 anos antes, em 1927, a Ford já ensaiara um pequeno avião monolugar. Projetado para ser produzido em massa como o Ford T, o Flivver apresentava dimensões que lhe permitiam “caber num escritório”, conforme solicitara Henry Ford no caderno de encargos do projeto



Prático e equilibrado

A Renault aplicou mais de uma década de experiência na produção de carros elétricos e o resultado é um automóvel homogéneo, familiar, prático e agradável de conduzir como só um elétrico consegue ser

Este Megane E-Tech EV faz uma rutura quase total – à exceção da designação – com o Megane “clássico”. Embora o “outro” também disponha de soluções eletrificadas, incluindo uma mecânica plug-in, são como falsos gémeos, com o Megane 100% elétrico a ser mais curto, mais estreito e mais alto, além de dispor de quase dois centímetros a mais de distância entre eixos.

Assemelhando-se mais a um SUV do que a um berlina de cinco portas (e as jantes de 20 polegadas ajudam muito para criar essa imagem), a altura interior e a distância entre eixos mais elevada contribuem para que os dois apresentem praticamente a mesma habitabilidade.

Em grande parte, isso deve-se ao facto da estrutura deste Megane E-TECH assentar sobre uma plataforma

desenvolvida especificamente para a eletrificação, porque o conjunto de baterias possui uma espessura bastante reduzida e porque a conjugação destes dois fatores permite uma melhor arrumação dos componentes mecânicos.

O painel de bordo e a posição de condução são, de certo modo, bastante “convencionais”. Pelo menos à luz das atuais tendências minimalistas no que se refere ao aspeto interior que deverá ter um carro elétrico, embora haja, naturalmente, lugar para ecrãs táteis. Mas os comandos essenciais, felizmente, podem ser acedidos sem andar perdido em menus digitais. A única nota dissonante surge na opção escolhida para comandar a marcha do carro: um manípulo sob o volante que, invariavelmente, se confunde com o do limpa pára-brisas...





“

A bagageira deste Renault Megane E-Tech tem uma capacidade bastante razoável e é maior do que a do Megane com motor a gasolina



O sistema de navegação inclui uma solução bastante útil, a possibilidade de escolher a rota mais eficiente em função do terreno, bem como obter uma previsão muito assertiva da autonomia à chegada ao destino e a prevista para o regresso ao ponto de partida. Tudo dependendo de como se pretendem utilizar os 220 cv do motor elétrico, sendo possível definir o modo de condução a partir de um botão no volante, que de forma muito prática comanda o sistema Renault Multi-Sense. ➤

IMPRESSÕES

Apesar da pronta entrega do motor, este Megane é sobretudo um carro confortável para viajar fora de estradas de piso liso, o nem sempre acontece em carros elétricos, devido ao trabalho redobrado da suspensão perante o peso das baterias. É também um produto bastante homogêneo naquilo que oferece; não há nada que se estranhe, não há nada que seja complicado de utilizar e o conforto deve também muito à insonorização do habitáculo, o que é um bom indicador sobre a qualidade de construção e dos materiais utilizados. No que toca à autonomia, a bateria de 60 kWh permite, de acordo com a marca e dependendo da versão, até 454 km de condução em ciclo combinado. Contudo, este valor soa otimista face aos 15,9 kWh/100 km registados no final do ensaio. No momento da aquisição deve ter-se em atenção as velocidades de carregamento, uma vez que, a versão mais acessível, com bateria de 40 kWh, não pode receber carregamento rápido. Mas as versões “Optimum Charge” e “Super Charge”) podem fazê-lo em postos até 85 kW ou 130 kW, dependendo da versão adquirida. Isto significa que, num posto rápido de 50/60 kW, será possível recuperar até 80% da bateria em menos de uma hora. O carregador interno de série, em corrente alternada, é de 7 kW. A diferença entre “Optimum Charge” e “Super Charge” é as primeiras poderem fazê-lo carregar em AC a 22 kW, as segundas a metade desse valor.

PREÇOS/RENDAS (*)

40.011 €	864,02 €	796,75 €
+ IVA	+ IVA (36 MESES)	+ IVA (48 MESES)

MOTOR DIANTEIRO	BATERIA	CONSUMO COMBINADO
160 kW	60 KWH	16,1 KWH
218 CV / 310 NM		/100 KM

CARGA MÁXIMA CC	CARGA MÁXIMA AC	AUTONOMIA
130 kW	22 kW	454 KM
		CICLO COMBINADO

(*) FONTE: LEASEPLAN - QUILOMETRAGEM ANUAL CONTRATADA: 25.000. SERVIÇOS INCLuíDOS: ALUGUER/ I.U.C./ SEGURO (FRANQUIA 4%)/ MANUTENÇÃO/ GESTÃO DE FROTA/ PNEUS ILIMITADOS/ VEÍCULO DE SUBSTITUIÇÃO



Prático e familiar

O BMW X1 não deve ser confundido com o iX1, a variante 100% elétrica. Com mecânica mais “tradicional”, esta versão diesel continua a ser a opção mais económica para quem procura um SUV da marca da Baviera

Os motores a gasóleo podem ter os dias contados e estarem a perder espaço no mercado europeu, mas quem necessita ou aprecia viajar sem preocupações de autonomia, ou estar dependente da existência de postos de carregamento ao longo do percurso, as versões diesel continuam a ser a opção mais realista nesta tipologia de veículo. Sobretudo para tiradas mais longas.

Por isso, embora a gama X1 inclua versões a gasolina e até um híbrido *plug-in*, este X1 sDrive 18d pode bem ser, a longo prazo, a solução mais económica para os condutores que acumulam quilómetros de estrada. Ainda que para as empresas e dependendo da utiliza-

ção dada ao veículo, os benefícios fiscais associados à versão *plug-in* puderem ser uma opção mais vantajosa em termos de custos totais de utilização.

Maior do que o antecessor, permanece como o SUV mais compacto da marca, tendo como concorrentes óbvios outros de marcas premium, como o Volvo XC40 ou o MB GLA. Aparentando ser um produto conservador em termos de linhas e de arquitetura exterior, esta sobriedade é quebrada com um interior onde impera a atual tendência minimalista de painéis de bordo que obrigam o condutor a partir à descoberta de determinadas funções. Como no BMW Série 2 Active Tourer, com quem partilha plataforma e alguns motores, torna-se

essencial a aprendizagem prévia da forma de acesso a algumas funcionalidades que foram transferidas para o painel digital central. É a partir deste ponto nevrálgico que se acede à tecnologia mais atual e desejada, que está ou não presente dependendo do nível de equipamento ou das opções escolhidas. Nomeadamente aquela que torna a condução mais fácil e segura e, neste aspeto, quer os comandos situados na coluna central entre os bancos da frente, quer o sistema de comandos de voz para alguns aplicativos, desempenham um papel bastante importante. 🗣️

IMPRESSÕES

Com uma silhueta compacta, não é de imediato óbvio o facto de os 4,5 metros de comprimento do BMW X1 garantirem um habitáculo mais espaçoso do que se consegue antever. Se a qualidade interior é muito mais evidente, os bancos traseiros deslizantes (um opcional que custa 420 euros) e uma posição de condução que pode elevar-se bastante, contribuem para uma agradável sensação de espaço e de conforto. E por causa dos 13 cm de movimento dos bancos traseiros, a ergonomia da mala torna-se variável, sendo que o valor médio, sem esta opção, é de 540 litros.

A afinação da suspensão transmite flexibilidade à utilização a este X1. A circunstância da unidade testada conter suspensão adaptativa influencia naturalmente o julgamento mas, apesar das jantes de 19 polegadas com que estava equipado, o trabalho de amortecimento, essencial ao conforto, não coloca em causa o desempenho em curva ou a estabilidade.

Quanto ao motor, esta que é a versão menos potente da unidade de 2,0 litros (150 cv) denuncia a vocação familiar da unidade. Apesar do bom trabalho da suspensão, este X1 não chega a ser suficientemente dinâmico para poder reivindicar um comportamento desportivo. E nem parece ser essa a sua intenção.

Quanto a consumos, embora a viatura testada mostrasse um consumo médio perto dos 6,5 litros em percursos efetuados antes do ensaio da FLEET MAGAZINE, após quase 400 km de condução que realizamos em estrada o computador de bordo assinalou apenas 4,8 litros.



PREÇOS/RENDAS (*)

48.244 € **1.043,64 €** **970,77 €**
(36 MESES) (48 MESES)

MOTOR GASÓLEO	POTÊNCIA	BINÁRIO
1.995 cc	150 cv	270 NM
4 CILINDROS	3.750-4.000 RPM	1.500-2.500 RPM

CONSUMO COMBINADO	EMISSIONES CO ₂
4,9 L	129 G/KM
/100 KM	

(*) FONTE: LEASEPLAN - QUILOMETRAGEM ANUAL CONTRATADA: 25.000. SERVIÇOS INCLUIDOS: ALUGUER/ I.U.C./ SEGURO (FRANQUIA 4%)/ MANUTENÇÃO/ GESTÃO DE FROTA/ PNEUS ILIMITADOS/ VEÍCULO DE SUBSTITUIÇÃO



O monovolume eficaz

O BMW 225e xDrive Active Tourer é um híbrido plug-in que garante uma autonomia 100% elétrica até 92 km e beneficia de uma potência conjunta de 245 cv. A estes argumentos junta-se a praticabilidade que só um monovolume pode oferecer

No verão passado, a BMW aumentou a autonomia elétrica dos 225e xDrive Active Tourer e 230e xDrive Active Tourer. No caso, o modelo ensaiado passou a ter autonomia em modo 100% elétrico entre 83 e 92 km, valores que se encontram entre as melhores autonomias para esta tipologia de veículo.

Mas não só. Se por um lado reclama para si um carácter vincadamente urbano em modo 100% elétrico, capaz de percorrer, em condições "normais", entre 70 e 75 km nesse modo (foi impossível durante o ensaio atingir os prometidos os 92 km anunciados pela marca), a

vantagem de contar com um motor a gasolina 1.5 litros de 3 cilindros permite-lhe independência na hora de sair da rotina e conduzir a família para novos destinos. E é mesmo a isso que este monovolume se presta, assegurando conforto apesar de este ser garantido por uma suspensão e chassis desportivamente afinados.

Ao volante, a visibilidade é boa e o painel de instrumentos, orientado para o condutor, é de fácil acesso. Os acabamentos são de elevada qualidade e, embora faça parte de um dos números mais pequenos da gama BMW, o 225e xDrive Active Tourer é um carro tecnologicamente evoluído e construído tendo em vista o ambiente digital



em que atualmente o mundo se insere. Exemplo disso são os diferentes modos de condução, que, quando selecionados, transformam a consola central do 225e xDrive Active Tourer numa autêntica galeria de arte virtual.

Para os passageiros o espaço no habitáculo é generoso, mas a capacidade da bagageira fica condicionada a 406 litros, devido à colocação da bateria e do motor elétrico junto do eixo traseiro. ➔

IMPRESSÕES

O BMW 225e xDrive Active Tourer reclama para si um potencial tremendo para frotas, a começar pelo conjunto híbrido plug-in que o equipa, merecedor de destaque dada a sua eficiência e cumprimento dos critérios estabelecidos pelo Orçamento do Estado para 2023 relativamente ao desagravamento da Tributação Autónoma em 2,5% para veículos desta natureza. Depois, e devido à sua forma, porque se apresenta como uma alternativa interessante face às tradicionais *station wagon* ou SUV. O seu carácter familiar bem patente, com níveis generosos de espaço e tecnologia a bordo, aliados a uma competência e dinâmica ímpares em estrada, fazem deste carro uma solução a considerar na hora de escolher. Para carregar totalmente a bateria deste PHEV, num posto de 7,4 kW, são precisas menos de duas horas e meia.

PREÇOS/RENDAS (*)

35.738 € **833,69 €** **788,35 €**
+IVA (48 MESES) +IVA (36 MESES)

MOTOR GASOLINA	MOTOR ELÉTRICO	BATERIA
1.499 cc	109 cv	14,2 kWh
TURBO, 3 CILINDROS EM LINHA	TRASEIRO	
136 CV ENTRE 4.000-6.500 RPM		
230 NM ENTRE 1.500-4.000 RPM		

POTÊNCIA COMBINADA	CONSUMO COMBINADO	AUTONOMIA ELÉTRICA
245 cv	0,8-0,6L	92-83 km
	/100 km	

EMISSIONES CO₂
19-14 g/km

(*) FONTE: LEASEPLAN - QUILOMETRAGEM ANUAL CONTRATADA: 25.000. SERVIÇOS INCLuíDOS: ALUGUER/ I.U.C./ SEGURO (FRANQUIA 4%)/ MANUTENÇÃO/ GESTÃO DE FROTA/ PNEUS ILIMITADOS/ VEÍCULO DE SUBSTITUIÇÃO



Marcante

Imponente, bem construído como a Mazda sabe fazer, a envolvimento do espaço e a facilidade de condução, mais do que a potência, contribuem para uma delicada entrega de boas sensações

No preço, nas dimensões e naquilo que oferece em termos de equipamento e de potência, o Mazda CX-60 dirige-se claramente ao mercado dos SUV premium. Em termos globais é uma estreia auspiciosa no segmento e, para cativar consumidores tão exigentes quanto são aqueles que olham primeiro para símbolo na grelha, a Mazda segue a fórmula da Lexus, jogando com a diferença como forma de dar valor ao que se paga para a adquirir.

O vigor que se antecipa na sensação de imponência do exterior, contrasta com a envolvimento do

habitáculo, pela qualidade dos revestimentos e pelo cuidado dado à ergonomia. O lado menos visível deste valor está no desempenho de uma mecânica híbrida plug-in que, no total, entrega o equivalente a 327 cv. O que faz com que este CX-60 seja tão só o modelo de estrada mais potente alguma vez produzido pela Mazda.

A potência resulta da ação conjugada de um motor atmosférico 2.5 a gasolina e de um outro elétrico, força que é controlada por uma transmissão automática de oito velocidades de funcionamento quase impercetível e que tenta retirar o máximo de eficiência.



Como é evidente, o sucesso desse desígnio também depende – e muito – da predisposição do condutor e do meio onde decorre a condução.

A energia para o motor elétrico, que pode trabalhar de forma independente do motor a gasolina, provém de uma bateria de 17,8 kWh colocada entre os eixos. De acordo com o WLTP, tem capacidade para proporcionar até 63 km de condução em modo exclusivamente elétrico, o que permite que as versões CX-60 com custo de aquisição até 50 mil euros, IVA não incluído, possam aceder a benefícios fiscais. ➔

IMPRESSÕES

A posição de condução elevada, os sensores e as câmaras de visão para o exterior contribuem para facilitar e dar segurança às manobras. E se a tecnologia a bordo da versão de entrada (Prime Line) já pode ser considerada generosa, em versões de topo como a testada (Homura), o requinte convida ainda mais a uma condução mais tranquila, que permita desfrutar da envolvimento de sensações relaxantes, mesmo quando situações de trânsito apelam a emoções opostas.

Menos positivo é que o muito que o CX-60 oferece representa peso e peso é algo que não contribui para a autonomia do modo elétrico, que fica aquém do anunciado. Sem recurso a novo carregamento da bateria (que aceita cargas de até 7 kW e pode ficar recarregada em menos de 2,5 horas) e utilizando o CX-60 em modo meramente híbrido, o motor de 2,5 litros atmosférico e o sistema de tração total não permitem grandes milagres de eficiência, sobretudo em ambiente urbano.

Ao colocar o motor elétrico em linha com o motor de propulsão, ou seja, sem que este gere força a um dos eixos de forma independente, o atual modelo de atribuição de classe de portagem impede o CX-60 de ser classificado como Classe 1, mesmo quando equipado com dispositivo de cobrança automática das passagens.

PREÇOS/RENDAS (*)

46.000 €	981,14 €	943,08 €
+ IVA	+ IVA (36 MESES)	+ IVA (48 MESES)

MOTOR GASOLINA	MOTOR ELÉTRICO	BATERIA
2.488 cc	175 cv	17,8 kWh
4 CILINDROS	(128 kW) / 270 NM	/355 V – IÕES DE LÍTO
192 CV ÀS 6.000 CV		
261 NM / 4.000 RPM		

CONSUMO COMBINADO	POTÊNCIA COMBINADA	AUTONOMIA ELÉTRICA
1,5 L	327 cv	63 km
/100 KM	(241 kW) / 500 NM	

EMISSIONES CO²
33 g/km

(*) FONTE: LEASEPLAN – QUILOMETRAGEM ANUAL CONTRATADA: 25.000. SERVIÇOS INCLUIDOS: ALUGUER/ I.U.C./ SEGURO (FRANQUIA 4%)/ MANUTENÇÃO/ GESTÃO DE FROTA/ PNEUS ILIMITADOS/ VEÍCULO DE SUBSTITUIÇÃO



Olá, T-Roc

O Volkswagen T-Roc@pt é um SUV compacto desenvolvido a pensar no consumidor português. E se conduzi-lo foi fácil, interagir com ele foi um gosto

O T-Roc mantém-se como um dos carros mais vendidos da Volkswagen em Portugal e na Europa e, para isso, muito contribui o facto de, a nível logístico e no que respeita ao mercado nacional, conseguir ter prazos de entrega mais reduzidos.

Razões de sobra para a marca continuar a apostar neste modelo que, sendo produzido em solo português,

justificou uma versão desenhada a pensar no consumidor português: este T-Roc@pt!

A renovação a meio do ciclo de vida introduziu um interior renovado e qualitativamente capaz de causar melhor impressão, bem como melhoramentos no design exterior, sendo que a versão T-Roc@pt apresenta barras de tejadilho em preto ou os vidros traseiros escurecidos.



Desenvolvido sobre a versão de entrada "Life", deste carro fazem também parte um cockpit digital, faróis dianteiros em LED e alguns apontamentos como o volante multifunções em couro ou o assistente de estacionamento, podendo os condutores integrar o smartphone para utilizar os seus próprios sistemas de navegação.

O T-Roc@pt mantém o motor 1.0 TSI de 110 cv, um bloco sólido com perfil vincadamente urbano, apesar de igualmente competente em estrada.

Sem se prestar a grandes rasgos dinâmicos, coadjuvado por uma caixa manual de seis velocidades de manuseamento muito suave e confortável, consegue ser bastante eficiente. Algo que, apesar de se tratar de uma solução a gasolina, pode agradar a empresas e ENI no atual momento do mercado. Afinal é (quase) 100% português! 🇵🇹

IMPRESSIONES

Um carro muito fácil e simples de conduzir.

Ao longo de 590 km de condução em regime misto apresentou consumos de 5,2 l/100 km (abaixo do valor anunciado pela marca) e as horas de condução podiam ter sido muito mais, levando-nos a acreditar que, muito provavelmente e com uma condução bem regrada, chegaríamos facilmente aos 900 km de estrada percorrida com um só depósito.

A ausência de sistema de navegação próprio deve-se ao facto da maioria dos condutores portugueses, bastante habituados a usar plataformas como o Waze ou o Google Maps, utilizarem os sistemas presentes no seu próprio smartphone.

PREÇOS/RENDAS (*)

28.258 € **663,56 €** **629,95 €**
(36 MESES) (48 MESES)

MOTOR GASOLINA
999 cc
3 CILINDROS EM LINHA

POTÊNCIA
110 cv
5.500 RPM

BINÁRIO
200 NM
2.000-3.000 RPM

CONSUMO COMBINADO
6 L
/ 100 KM

EMISSIONES CO₂
135 g/km



Hospitaleiro

Para uma marca que é pioneira na mobilidade elétrica é estranho que só 12 anos depois do lançamento do Leaf tenha apresentado o seu primeiro SUV elétrico. A capacidade da bateria da unidade testada dificilmente permite ir além dos 400 km

Sendo assumidamente um SUV, o Ariya apoia-se numa estética exterior vanguardista para se evidenciar entre tantos modelos do género que estão a chegar ao mercado. Ou não fosse esta a tipologia SUV a preferida do momento.

As três versões mecânicas exclusivamente elétricas, alimentadas por baterias de 63 kWh ou de 87 kWh, propõem três valores de potência: 218 cv no modelo

com a bateria de menor capacidade e que é aqui testado e 242 ou 306 cv com a de maior capacidade, sendo que a versão mais potente acrescenta um segundo motor no eixo traseiro, o que permite à versão e-4ORCE reivindicar tração integral.

Razão pela qual a capacidade da bagageira desta versão é de apenas 415 litros, em vez dos 468 litros que oferecem as que possuem um só motor. Como é o caso.



Sofisticado, o habitáculo acolhedor combina de forma harmoniosa detalhes que lhe conferem o toque futurista que se espera num carro elétrico com aspetos mais tradicionais da identidade japonesa.

A tecnologia digital está naturalmente presente e manifesta-se nos dois ecrãs de 12,3 polegadas que, de uma forma muito elegante, prolongam-se até pouco mais de metade da parte superior do tablier; o que está atrás do volante com um esquema gráfico configurável, enquanto o ecrã tátil central incorpora as funcionalidades habituais de som e navegação (com um programador inteligente de rotas em função da geografia do terreno, do tráfego e da rede de carregamento ao longo do percurso). Bem como os comandos para os equipamentos e ajudas à condução ou de acesso às informações relativas à condução elétrica.

Com menus intuitivos e deixando felizmente de fora o controlo da climatização, a boa definição destes ecrãs confirma-se nas imagens projetadas durante as manobras de estacionamento. ▶

IMPRESSÕES

A hospitalidade que envolve os ocupantes deve muito à excelente arquitetura de uns bancos que convidam à viagem e que auxiliam bastante o efeito do trabalho da suspensão sobre mau piso. O que ajuda na inspiração para um tipo de condução mais relaxante e atenta aos consumos.

Tendo sido testado na versão com a bateria de menor capacidade, por não termos exagerado na condução e aproveitado convenientemente os momentos para regenerar energia com a ajuda do e-Pedal, foi possível obter consumos de energia mais modestos do que os anunciados. Mesmo assim, no momento da devolução do carro, o computador de bordo assinalava 5% de bateria com pouco menos de 400 km percorridos. O Nissan Ariya permite carregamentos rápidos até 130 kW, pelo que, em condições normais de temperatura, em meia hora será possível recuperar mais 250 km de autonomia. Ou sensivelmente o dobro do tempo num posto rápido de 50/60 kW. A potência máxima de carregamento em corrente alternada é de 22 kW.

PREÇOS/RENDAS (*)

45.675 € + IVA
928,57 € + IVA (36 MESES)
870,84 € + IVA (48 MESES)

MOTOR DIANTEIRO 160 kW [218 CV] / 300 NM
AUTONOMIA ATÉ 403 KM
BATERIA 63 KWH

CONSUMO COMBINADO 17,6 L / 100 KM
CARGA MÁXIMA CC 130 kW
CARGA MÁXIMA AC 22 kW



O valor de uma estrela

A Citan reúne versatilidade, facilidade de condução e eficiência, talentos essenciais a um veículo comercial. Como na anterior geração partilha carroçaria e motor com a Kangoo, mas a sua aparência estelar ganha valor nas empresas onde a imagem de marca pesa junto dos clientes

O segmento dos comerciais ligeiros é definitivamente aquele onde existe maior partilha de modelos entre marcas de grupos completamente distintos, sem que sejam introduzidas alterações substanciais que os diferenciem. Faz sentido quando o essencial é juntar versatilidade e capacidade de carga a robustez e eficiência de consumos e, sobretudo, quando as vendas previstas dificilmente justificam os custos de desenvolvimento de um novo produto.

A base do Mercedes-Benz Citan continua a ser o Renault Kangoo, mas as evoluções qualitativas verificadas no carro da Renault, enriquecidas do espírito premium da marca alemã resultam numa apresentação visual mais refinada.

E isso nota-se seja quando apreciado do exterior, com uma grelha assumidamente Mercedes, mas principalmente no interior, onde um tablier completamente diferente, com detalhes identitários da marca e tecnologia bem identificada desfazem qualquer dúvida.

Refira-se, porém, que a versão testada e que corresponde à imagem incluía, como extras, a linha PRO e o pacote de navegação que, além do acréscimo de funcionalidade, enriquecem substancialmente o tablier.

Concebido para ser um carro de trabalho robusto e funcional, o Citan é ainda assim um veículo confortável para longas distâncias. Naturalmente mais no banco do condutor, uma vez que o banco corrido dos restantes dois lugares (a versão ensaiada dispunha de três lugares) carece de apoio lateral e tem menos capacidade de amortecimento. O lugar central é ainda mais válido para curtas distâncias. ➔

IMPRESSÕES

Com uma condução muito próxima de um ligeiro de passageiros, uma visibilidade traseira mais reduzida recorda aos ocupantes a sua condição de veículo de trabalho. Em socorro disso, conta com o valioso contributo de ajudas à condução, de segurança em andamento, mas também em manobra. Além de não mostrar uma condução cansativa e de ser razoavelmente bem insonorizado (o separador integral fixo da caixa de carga, em plástico, e o revestimento deste compartimento contribuem muito para isso), na sua função, esta Citan apresenta, como indicadores, 439 kg de peso máximo autorizado, num volume de 2.517 litros, o equivalente a uma área de carga de 2,35 m². No que toca a consumos médios, levando em linha de conta valores obtidos com a caixa de carga vazia e sem pressão de serviço, estes variaram entre os 5,2 e os 6,5 litros em função do tipo de percurso e ritmo do andamento.

PREÇOS/RENDAS (*)

21.491 € **604,27 €** **569,25 €**
(36 MESES) (48 MESES)

MOTOR GASÓLEO	POTÊNCIA	BINÁRIO
1.461 cc	95 cv	260 NM
4 CILINDROS	3.750 RPM	1.750 RPM

CONSUMO COMBINADO	EMISSIONES CO ₂ COMBINADAS
5,2 L	138 g/KM
/100 KM	





Mobilidade urbana

Com o seu próprio nome indica é um veículo com vocação para viagens pendulares urbanas. Com dimensões próximas do primeiro smart e autonomia real para cerca de 130 km, o Yoyo tem a vantagem de recarregar em pouco mais de três horas numa tomada doméstica ou de poder fazê-lo também em postos públicos em AC

Este é um ensaio atípico a um veículo atípico, mas que provavelmente vai vulgarizar-se ao longo dos próximos anos. Talvez por isso ainda não desperte muito interesse às empresas e a Fleet Magazine só conseguiu descobrir uma gestora de frota que tenha aceitado uma "experiência" de renting, com poucas unidades, de um modelo desta tipologia.

Fabricado na China com design italiano, o XEV Yoyo é um quadriciclo pesado que pode ser conduzido por titulares de carta B1 e B, ou seja, por condutores maiores de 16 anos, mas está-lhe vedada a circulação em vias rápidas e autoestradas. Com uma autonomia anunciada de até 150 km, o pack de três baterias do Yoyo totaliza 10,3 kWh.

Numa viagem por estradas municipais entre o Montijo e a zona oriental de Lisboa, com a passagem de barco Belém-Trafaria (num sentido) a custar menos do que a travessia pela Ponte 25 de Abril (1,80 euros), com a bateria completamente carregada e sem preocupações de eficiência, foi possível percorrer quase 100 km e ficar com uma reserva de 20% da bateria; limite abaixo do qual o Yoyo limita progressivamente a sua velocidade máxima, de forma a "esticar" ao máximo a autonomia que ainda resta.

Além de poder recarregar em pouco mais de três horas a partir de tomada doméstica, através de adaptador fornecido, também é possível fazê-lo a numa wallbox



ou em alguns postos públicos através de tomada Type2. Porém, a velocidade de carga está limitada a 2,2/2,3 kW. Localizadas sob o piso da bagageira (com 180 litros), as três baterias podem ser removidas e trocadas pela parte traseira. Porém, convém alertar que, para já, o módulo do sistema de carregamento comporta várias baterias em simultâneo, sendo por isso mais indicado para uma solução que envolva a gestão de vários veículos. Ainda não está disponível em Portugal e o preço previsto pela Carclasse, que comercializa o modelo, é de cerca de mil euros para o conjunto das três baterias. ➔

IMPRESSÕES

Animado por um pequeno motor elétrico de 15 kW, o XEV Yoyo tem um interior que poderia bem ser o de uma versão moderna do smart fortwo. Há espaço para dois ocupantes viajarem com relativo conforto, até porque a condição de ser elétrico assegura silêncio durante a viagem e está bem insonorizado face ao exterior.

Quanto ao trabalho da suspensão, isso é outra história. Há alguma tecnologia, como a integração do telemóvel no ecrã central, que não é tátil, para assegurar uma fonte de áudio proveniente do rádio ou de ficheiros no telefone, ou ainda de chamadas telefónicas. Possui ar condicionado e aquecimento, conta com vidros e retrovisores elétricos e sistema de abertura de porta sem chave.

Apesar de não haver airbags, sob os plásticos que revestem a carroçaria (e que podem ser impressos numa impressora 3D), a zona do habitáculo é envolta numa célula de aço de alta resistência, com barras laterais e uma estrutura preparada para absorver energia em caso de impacto frontal. Existem também travões de disco nas quatro rodas e sistema de travagem ABS.

PREÇO

16.950 €

MOTOR ELÉTRICO	BATERIA	AUTONOMIA ANUNCIADA
15 kW	10,3 kWh	150 km

20 CV

VELOCIDADE DE CARREGAMENTO
2,2/2,3 kW

O cartão que tem tudo. Menos custos.

Sem anuidades, custos de adesão ou de cartões, o **PRIO Rede +** é perfeito para todas as ocasiões. Comece já hoje a poupar em mais de 250 postos!



As vantagens para a sua frota:

- Sem custos nem fidelização
- Crédito simplificado
- Segurança nos pagamentos
- Faturação eletrónica
- Gestão online no portal MyPRIO
- Gestor dedicado disponível para o ajudar



Adere em **prio.pt**
+info em **234 096 959**
cartaofleet@prio.pt

App PRIO.GO disponível em:



prio

Energia para mudar



PEUGEOT

NOVO 408

PLUG-IN HYBRID



A LINGUAGEM DA ATRAÇÃO

Até 63 km de autonomia em modo elétrico
PEUGEOT i-Cockpit® 3D • Condução semiautónoma

PEUGEOT  TotalEnergies Autonomia WLTP até 63 km em modo 100% elétrico. Consumo combinado WLTP: 1,1 l/100 km; Emissões de CO₂ WLTP: 26 g/km.

As condições concretas de utilização e outros fatores poderão fazer variar os valores apresentados. Para mais informações consulte peugeot.pt