

fleet Magazine

GESTÃO DE FROTA
E MERCADO AUTOMÓVEL
PROFISSIONAL
fleetmagazine.pt

N.º 59
NOVEMBRO 2023 | TRIMESTRAL | ANO XIV
3,50 EUROS

ESPECIAL
CONFERÊNCIA
GESTÃO DE FROTAS
EXPO & MEETING
2023
POR UMA
MOBILIDADE
ELÉTRICA
RESPONSÁVEL



LEASYS
MULTIMARCA MANTÊM
AS PARCERIAS E PROMETE
LANÇAR A SOLUÇÃO ELÉTRICA
MAIS COMPLETA DO MERCADO

IVA E TRIBUTAÇÃO
AUTÓNOMA
COMO DEDUZIR E TRATAR
CONTABILISTICAMENTE OS
COMBUSTÍVEIS?

LACTOGAL
SUBIDA DE JUROS DECIDE
COMPRA PARA PROPRIEDADE
DE UMA FROTA QUE SE QUER
ELÉTRICA ATÉ 2025



#bornelectric

NOVO BMW i5. 100% ELÉTRICO. REESCREVA AS REGRAS DO SUCESSO.



COM OFERTA DE 1 ANO DE
CARREGAMENTO IONITY².

A partir de

555€¹

Valor Mensal Sem IVA



MARCAR
TEST DRIVE
AGORA

1. Condições válidas para clientes empresa em contratos Select (Contrato de Aluguer Operacional) para BMW i5 eDrive40 com Pack Desportivo M. Prozo: 60 meses e 80.000km. Primeiro Aluguer: 12.082,87€. Valor estimado no final do contrato: 31.281,26€. Comissão de abertura de dossier: 260,00€. Comissão de gestão mensal de 3,25€ (incluído no valor do aluguer). Os valores apresentados não incluem IVA. Condições sujeitas a alteração sem aviso prévio e válidas nos Concessionários aderentes para viaturas encomendadas de 01/06/2023 a 31/12/2023 com proposta aprovada até 31/12/2023. Consumo de energia em kWh/100 km (combinado): 16,2 kWh/100 Km. Emissões de CO₂ em g/km (combinadas): 0. Viatura não contratual. Consulte as condições no seu Concessionário BMW. Informe-se junto da BMW Renting.

2. Campanha de oferta de 1 ano de carregamento ilimitado nos postos ultrarrápidos IONITY, na compra de um BMW 100% elétrico. Oferta válida na rede IONITY em Portugal e resto da Europa, para encomendas realizadas entre 01/06/2023 até 31/12/2023.

Para obter uma proposta comercial de aluguer com serviços incluídos (manutenção, seguros e/ou veículo de substituição) contacte o seu Concessionário BMW. Mais informações e outras campanhas em bmw.pt.

BMW Financial Services

bmw.pt



As frotas e os *governos*

Com a queda do Governo, as empresas que têm frota entram em transe e param os seus investimentos. De acordo com um estudo da Arval que é aqui publicado, mais de 70% das empresas nacionais pretende manter o mesmo número de viaturas em frota que tinha no ano passado. E isto antes de se saber que a assembleia tinha sido dissolvida.

Podemos olhar para este dado de uma forma negativa ou positiva. Negativa: as empresas não vão comprar mais carros. Positiva: pelo menos, não vão reduzir.

Quem os pode censurar? As condições para os frotistas estão outra vez a pedir a maior criatividade dos gestores de frota e dos seus fornecedores. Não se prevê que a taxa de juro, que tem um impacto enorme nos custos de uma viatura, venha a baixar no curto prazo. Por outro lado, temos o preço das viaturas. Já falei em editoriais passados de como a composição dos preços das viaturas para empresas se alterou totalmente. Em resumo, com a subida dos preços dos automóveis os escalões de tributação autónoma deixam de estar adequados e, ao mesmo tempo, as rendas de aluguer operacional sobem.

Voltando ao ponto inicial: porque é que as empresas param os seus investimentos em viaturas por causa da queda de um Governo? Duas razões principais: estão incertos quanto à evolução favorável do clima económico e, numa característica que é um exclusivo português, os investimentos em frota estão totalmente dependentes de impostos. Pode parecer exagero, mas pense-se de como o preço dos carros de empresas estava alinhado com os escalões de tributação autónoma e no peso que esta componente pode ter nos custos totais de utilização.

E o futuro não é muito brilhante. Não se sabe qual será o posicionamento do próximo governo em matéria de impostos sobre os automóveis das empresas. Mas, com a pressão que tem existido quanto à utilização das viaturas – qualquer uma, agora que a eletrificação está no bom caminho – não parece que o caminho seja na diminuição de impostos. Mas pequenos ajustes podem ser feitos. Por exemplo, voltar a olhar para a tributação autónoma e, pelo menos, adequá-la aos preços atuais das viaturas. Fica a dica – não é da minha autoria, é uma proposta que este sector reclama. 🗣️



Com a pressão que tem existido quanto à utilização das viaturas, não parece que o caminho futuro seja na diminuição de impostos



25 Especial

11.ª Conferência Gestão de Frotas – Expo & Meeting



16

Grupo Lactogal Frota 100% elétrica até 2025



40

Prémios Fleet Magazine 2023 Conheça o júri

- 6 Notícias
- 8 Radiografia ao Mercado Automóvel
- 10 Allianz Partners: assistência a veículos e pessoas
- 12 Barómetro Arval Mobility Observatory 2023
- 14 Opinião, Renato Carreira (Deloitte)
Proposta do OE 2024 à “boleia” dos carros antigos
- 20 Entrevista com Nuno Jacinto, Leasys Portugal
- 22 Opinião, Bernardo Correia (OCC)
Dedução do IVA dos combustíveis e sujeição a Tributação Autónoma
- 24 CTT Driver’s Challenge
- ESPECIAL 11.ª CONFERÊNCIA GESTÃO DE FROTAS EXPO & MEETING 2023**
- 27 Apresentação e Programa 11.ª Conferência Gestão de Frotas – Expo & Meeting
- 28 Opinião, Hélder Pedro (ACAP)
A importância estratégica do sector automóvel na Economia e na sociedade portuguesa
- 30 a 39 Painéis 11.ª Conferência Gestão de Frotas – Expo & Meeting
- 46 Planta do evento
- 48 Destaque Marca
MG
- 50 Opinião, Miguel Vassalo (Autorola)
O que é que os carros telecomandados têm que ver com o futuro da mobilidade?
- 52 Novidades
Juice Wallbox
BYD Dolphin
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV
- 56 Opinião, Pedro Miranda (LeasePlan)
E afinal, o que podemos esperar de 2024?
- 58 Ensaios
BMW i5 eDrive40 Berlina
BYD Han Executive
Peugeot e-2008 Allure 156 cv
Volkswagen ID.Buzz Pro
Maxus eDeliver3
- 66 Destacável / Prevenção Rodoviária: infrações, coimas e pontos



CUPRA LEON SPORTSTOURER

1.4 e-Hybrid 204CV

A PARTIR DE 34.000€ + IVA

CUPRA

CUPRA EXPERIENCE
FOR BUSINESS & FLEET

Campanha válida para Empresas até final do ano e limitada ao stock existente. Valor para CUPRA Leon Sportstourer 1.4 e-Hybrid 204CV (150kW) com caixa DSG de 6 velocidades. Imagem não contratual. Consumo: 1,2-1,4 lts/100km. Emissões CO₂: 26-31g/km.

Notícias

Adiadas!

ALGUMAS EXIGÊNCIAS DA NORMA EURO 7, QUE CONTÉM NOVAS REGRAS PARA LIMITAR A POLUIÇÃO AUTOMÓVEL (E QUE DEVERIAM ENTRAR EM VIGOR EM 2025) FORAM ADIADAS POR MAIS TRÊS ANOS PARA OS AUTOMÓVEIS, COM A MAIORIA DE DEPUTADOS DO PARLAMENTO EUROPEU A VOTAR TAMBÉM PELO ENFRAQUECIMENTO DE ALGUMA DA REGULAMENTAÇÃO QUE LIMITA AS EMISSÕES DE CO² E NOX

AYVENS: A NOVA DESIGNAÇÃO DA LEASEPLAN PORTUGAL

Nasceu no dia 16 de outubro a nova empresa que resulta da fusão dos negócios da LeasePlan e da ALD Automotive, após compra das operações mundiais da LeasePlan por parte da ALD Automotive. Em Portugal, apenas a estrutura da LeasePlan integra o grupo Ayvens e adotará a nova imagem de marca no final do primeiro trimestre de 2024. Com uma frota global de 3,4 milhões de veículos, a empresa que vai atuar sob o lema "Better with every move" pretende liderar o caminho para as

zero emissões e moldar a transformação digital do sector. "Cada dia é uma oportunidade para nos movermos melhor e todos temos um papel a desempenhar. Ao unir forças, a nossa empresa está pronta para liderar o caminho para a adoção em larga escala da mobilidade sustentável graças à nossa dimensão, cobertura, experiência em serviços e compromisso com a inovação" confirma Tim Albertsen, CEO da Ayvens. ●



LEASEWAY PORTUGAL: RENTING PARA OFICINAS

A Leaseway passa a atuar também em Portugal. Mediante contratos de renting, a empresa fornece às oficinas multimarca viaturas de cortesia novas e seguradas para os clientes que têm os seus carros em reparação/manutenção. Um dos objetivos é mudar a mentalidade das oficinas relativamente à viatura de substituição, conseguindo que esta seja reconhecida como uma

atividade de valor acrescentado e não de recurso. A Leaseway garante viaturas de substituição através da modalidade renting a custos controlados, com durações e quilometragens variáveis, que podem chegar aos 48 meses/30 mil km. Contudo, existe abertura para analisar períodos e quilometragens de acordo com outras necessidades das oficinas. ●



— A **Volkswagen** vai entregar 40 veículos 100% elétricos ao Estado da Cidade do Vaticano. Os modelos das gamas ID.3, ID.4 e ID.5 fazem parte de uma estratégia de neutralização carbónica da frota do Vaticano até 2030 e vão chegar progressivamente através do Volkswagen Financial Services, até a frota ter sido totalmente renovada. Os primeiros exemplares já foram entregues na presença do Papa Francisco.

— A **BYD** reforçou a sua presença em Portugal e passa a estar representada em grande parte do território Norte e Centro de Portugal. Enquanto nas regiões de Coimbra e Aveiro, a marca 100% elétrica é representada pelo Grupo Automóveis do Mondego/Corvauto, o grupo M&Costas assume a representação em Braga e Guimarães. Em Vila Real passa a estar presente através do grupo TOMEIFEL. Este alargar de operações permite à BYD estar presente em oito distritos de Portugal Continental e nas ilhas da Madeira e dos Açores.

— A **DHL Express Portugal** adquiriu 44 novas Ford E-Transit Van para reforçar a sua frota operacional. Estas viaturas vão operar nos terminais DHL Express do Porto, Viseu, Covilhã, Leiria, Lisboa, Loulé, Funchal e Ponta Delgada, e serão responsáveis pela redução anual de mais de 500 toneladas de emissões de CO₂. Até 2030, a empresa espera converter 60% da sua frota de veículos de entrega de última milha para unidades elétricas. Decoradas com a imagem da DHL Express, as novas Ford Transit Van elétricas têm uma autonomia anunciada superior a 250 km e garantem uma capacidade de 12 metros cúbicos e 540 kg de carga útil. Esta medida vai implicar a instalação de pontos de carregamento no terminal de carga aérea do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto, bem com nos restantes centros operacionais.

— André Silveira é o novo diretor de Marketing da **Audi** em Portugal. Com 44 anos, André Silveira é licenciado em Comunicação pelo Instituto Superior de Comunicação Empresarial e conta com uma longa carreira no sector automóvel. Chega à marca alemã depois de 19 anos ao serviço da Mercedes-Benz Portugal, onde desempenhou cargos de gestão de conteúdos, gestão de CRM e Digital, gestão de Produto, eventos, Comunicação e Relações Públicas.

— A **Leasys** celebrou mais de 169 mil contratos na Europa entre 1 de janeiro e 30 de setembro de 2023, 16% dos quais referentes a veículos eletrificados (9% BEV e 7% PHEV). A empresa de renting e mobilidade conta já com uma frota global de 850 mil veículos, 1/3 da qual é eletrificada. Uma realidade em linha com o rumo traçado pela empresa até 2026, segundo o qual um em cada dois novos contratos terá de ser celebrado com um veículo de baixas emissões. “À medida que rumamos a uma transformação histórica, tanto empresas como particulares devem confiar numa empresa de mobilidade que atue e sirva como fornecedora e como consultora. A rede comercial da Leasys desempenha um papel fundamental nesta transição, servindo como o principal ponto de contacto com os seus clientes”, refere o comunicado da empresa.

— A **Sociedade Comercial C. Santos** entregou cinco Mercedes-Benz Citan Furgão 110 CDI de 95 cv à Mercadinhos Adriano, rede de supermercados que conta com uma frota de 28 viaturas. Estes modelos juntam-se aos 15 Mercedes-Benz que, ao serviço da rede de lojas de retalho, opera na zona Norte, concretamente nos distritos do Porto, Braga, Vila Real, Aveiro e Viseu.

— A **Targa Telematics** apresentou o seu primeiro relatório de sustentabilidade, tendo por base um compromisso com um crescimento responsável e uma contribuição para uma mobilidade inteligente e sustentável. O relatório descreve o caminho percorrido pela Targa Telematics para integrar cada vez mais os aspetos ESG (Ambientais, Sociais e de Governança) nas suas estratégias empresariais, desde o cálculo da pegada de carbono até ao processo de obtenção da classificação EcoVadis (medalha de prata) e das certificações ISO 14001 e ISO 27001.



CONVENÇÃO ANECRA: SUSTENTABILIDADE NO CAMINHO

A ANECRA voltou a reunir os seus associados e convidados na 34.ª Convenção Anual da Associação Nacional das Empresas do Comércio e da Reparação Automóvel, tendo como tema central um assunto transversal a toda a economia e com impacto significativo em todas as áreas relacionadas com o automóvel: a sustentabilidade e os requisitos impostos pelo cumprimento de metas ambientais exigentes.

Numa sala repleta na antiga FIL, em Lisboa, centenas de participantes tiveram a oportunidade de assistir e debater questões importantes como os desafios colocados pela eletrificação do parque automóvel, quer no que se refere ao modelo de negócio de viaturas novas e usadas, como quanto à sua manutenção preditiva e ao acondicionamento em caso de acidente. E a situação é mesmo ainda mais delicada em caso de sinistro, não apenas por exigir condições suplementares de formação técnica e de segurança quando a falta de profissionais qualificados já é uma realidade transversal a todas as áreas oficiais, mas também porque requer

condições extraordinárias às oficinas, quer em equipamento, quer de espaços onde os veículos possam ser intervencionados isoladamente no caso de as baterias terem sofrido danos. Como é natural, temas como a Inteligência Artificial e a sua aplicabilidade ao comércio automóvel, a digitalização, os novos modelos de distribuição e a entrada de novos operadores no mercado, também estiveram em debate. E, num momento em que é exigido investimento devido à necessidade de reformular espaços e métodos, a subida da inflação e das taxas de juro são uma pressão acrescida com reflexos diretos sobre os custos de produção, nem sempre possíveis de refletir, na sua totalidade, sobre o cliente final; principalmente clientes que beneficiam de condições especiais na negociação. No final, a certeza de que o caminho da sustentabilidade, face às incertezas e aos desafios atuais e em perspetiva, não pode — e nem deve — ser dissociado das preocupações com a sustentabilidade da produção e dos negócios, sob risco de gerar fraturas na economia e na sociedade. ●



Radiografia ao Mercado Automóvel

A apenas dois meses de terminar o ano, a venda de automóveis novos em Portugal segue a bom ritmo e vai regressar a números acima das 200 mil unidades. Facto que já não acontecia desde 2020

No final de Outubro, o volume de veículos ligeiros situava-se nas 189.831 unidades, 30,1% acima do verificado no mesmo período de 2022.

Decompondo por categoria, o número de registos ficou assim ordenado:

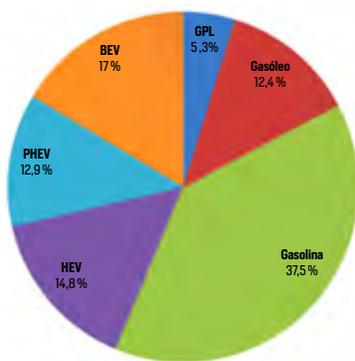
- 167.219 Ligeiros de Passageiros (crescimento homólogo de 31,7%);
- 22.612 Comerciais Ligeiros (subida de 19,7%, o maior aumento homólogo registado este ano, confirmando a tendência de crescimento observada desde maio)

O cumprimento de metas ambientais continua a fazer crescer o número de unidades BEV nos comerciais, apesar de algumas empresas sentirem dificuldade em obtê-los no tempo desejado, por causa dos prazos de entrega mais dilatados. Somam-se ainda queixas aos custos de utilização, motivado por preços de aquisição e manutenção elevados (incluindo rendas, também por causa dos residuais) e ainda devido à subida das taxas de juro.

100% Elétricos e PHEV: Lista das 10 primeiras marcas e dimensão face ao total de matrículas

As tabelas à direita mostram a dimensão dos automóveis BEV e PHEV no volume total de matrículas das dez marcas com mais registos em cada uma destas classes de motor. Dados dos primeiros 10 meses de 2023.

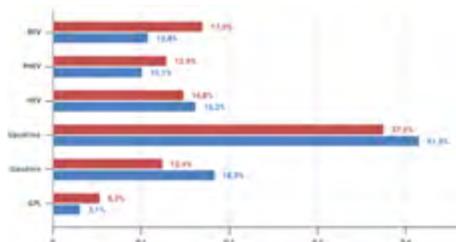
DISTRIBUIÇÃO POR TIPO DE MECÂNICA LIGEIRAS DE PASSAGEIROS



Gasolina	37,5%
BEV	17%
HEV	14,8%
PHEV	12,9%
Gasóleo	12,4%
GPL	5,3%

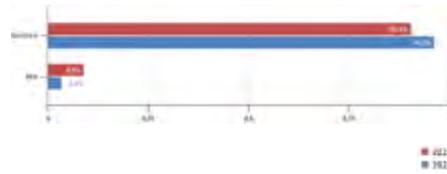
VARIAÇÃO ANUAL DAS MATRÍCULAS POR TIPO DE ENERGIA

Veículos Ligeiros de Passageiros



As matrículas de unidades PHEV superam as de modelos exclusivamente com motor diesel. Destaque para o aumento da quota de mercado do GPL, superior a 5%.

Comerciais Ligeiros



Desce o número de unidades a gasóleo, aumenta a quota de mercado de ligeiros de mercadorias exclusivamente elétricos. Não consta deste gráfico, mas os primeiros dez meses somam também 120 registos de VCL com motor a gasolina e 19 com mecânica GPL.

BEV - Ligeiros de Passageiros 100% Elétricos

	Marcas	Unidades	% do total de matrículas
1	Tesla	6.381	100%
2	BMW	2.569	22,2%
3	Peugeot	2.179	11,8%
4	Volkswagen	2.096	21,0%
5	Mercedes-Benz	1.895	15,9%
6	Renault	1.350	10,2%
7	Audi	1.220	30,6%
8	Dacia	1.167	9,5%
9	Citroën	1.114	13,9%
10	Volvo	1.103	25,9%

PHEV - Ligeiros de Passageiros Híbridos Plug-in

	Marcas	Unidades	% do total de matrículas
1	Mercedes-Benz	4.530	38,1%
2	BMW	4.326	37,4%
3	Volvo	2.401	56,5%
4	Peugeot	1.819	10%
5	Land Rover	930	88,1%
6	Kia	674	63,8%
7	Volkswagen	588	5,9%
8	DS	585	70,5%
9	Jeep	531	45%
10	Cupra	505	24%

BEV - Ligeiros de Mercadorias 100% elétricos

	Marcas	Unidades	% do total de matrículas
1	Peugeot	595	15%
2	Citroën	416	13%
3	Opel	189	10,1%
4	Maxus	139	100%
5	Renault	102	3,5%
6	Fiat	99	5,1%
7	Dacia	99	39,2%
8	Nissan	90	91,8%
9	Volkswagen	68	6,6%
10	Toyota	64	3,4%

Peugeot, Citroën e Opel, três marcas do grupo Stellantis nas três primeiras posições. Se a estas juntamos a Fiat e a Toyota (Proace e Proace City são versões fabricadas pelo grupo francês), a soma de todas representa 67,7% dos comerciais ligeiros 100% elétricos matriculados em Portugal. As cinco têm em comum a mesma base para cada um dos seus comerciais BEV. 🚗

Vantage
by LeasePlan

Personalizado por si
e para o seu negócio!



LeasePlan

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

leaseplan.com



Assistência a veículos e pessoas

“Estar junto dos clientes para o que acontecer, em todas as necessidades”. Esta é a proposta de valor que a Allianz Partners oferece ao mercado, focando-se na assistência da pessoa e não só da viatura, distinguindo-se das demais seguradoras com uma gama de serviços de gestão de frotas diferenciada e com os olhos postos nas novas formas de mobilidade

Allianz Partners, marca do Grupo Allianz, define-se como uma companhia de assistência, atenta à forma como as pessoas se adaptam aos novos estilos de vida que envolvem novas necessidades e formatos de mobilidade.

Atualmente, disponibiliza soluções que passam pela possibilidade de incluir nos seus produtos meios de transporte mais flexíveis e que permitam uma maior facilidade de utilização. No que respeita às empresas, por exemplo, a Allianz Partners tem definidas uma série de soluções, contratadas previamente com a gestora de frota, pelas quais o condutor pode optar. Além

disso, promove a utilização de vouchers TVDE, o que, junto dos clientes frotistas, se revela uma forma de mobilidade rápida, fácil e cómoda, em alternativa à tradicional viatura de substituição.

Acrescem a estas opções serviços de atendimento técnico especializado 24 horas, que permitem à Allianz Partners atender em nome dos clientes institucionais e incorporar os serviços necessários à utilização de uma linha de apoio ao condutor.

Adicionalmente, a seguradora gere, como complemento aos produtos tradicionais de assistência, contratos de garantias, manutenção e pneus. Tudo de forma autónoma, sempre que o cliente procure soluções customizáveis, inde-

pendentemente do modelo de financiamento ou aluguer da viatura.

Atitude abrangente

Com a evolução e o advento da tecnologia, a Allianz Partners está comprometida na adesão e desenvolvimento de soluções de atendimento inovadoras. Por isso, atende os seus clientes em multicanal, recebendo também pedidos de assistência via webapp ou voicebot. Ativa ainda os meios necessários de forma automática, garantindo assim uma maior rapidez e eficiência na gestão dos processos de assistência.

Não deixa também de parte a incursão no mundo da Inteligência Artificial, robótica e te-

Compromisso com a sustentabilidade

A Allianz Partners vai além da natureza do seu negócio e dá especial atenção à responsabilidade social corporativa, incentivando os seus colaboradores a participarem em iniciativas junto das suas comunidades locais e a ajudarem e impactar positivamente quem mais precisa.

Este é um dever que, refere a Allianz Partners, começa pelo cuidar e agir de forma sustentável e socialmente responsável, sobretudo em causas sociais e ambientais.

A abordagem Allianz Partners assenta em três pilares distintos:

- Agir com responsabilidade
- Criar um impacto positivo na sociedade

- Reduzir a pegada de carbono, estando a agir, neste sentido, sobre a sua própria frota automóvel, entre outras iniciativas de melhoria da eficiência energética. O Grupo Allianz Partners criou também, a nível internacional, o projeto Societal Impact Program, para dar resposta a uma necessidade social na nossa comunidade, seja local ou além fronteiras. Este compromisso com a sustentabilidade e com a responsabilidade social corporativa acresce a importância da posição da Allianz Partners junto dos seus parceiros e clientes.



lemática, realidade para a qual assume estar a preparar-se. No entanto, porque as empresas são feitas de pessoas, a Allianz Partners acredita na sua força de trabalho, razão principal do seu sucesso. As equipas de Operações que atendem diariamente os clientes Allianz Partners, bem como todas as suas áreas de suporte, asseguram a paz de espírito, tranquilidade e segurança dos seus clientes, que podem contar com uma seguradora bem equipada para gerir os imprevistos com total dedicação.

A Allianz Partners abraça a eletrificação

A introdução das viaturas elétricas no parque automóvel circulante nacional ilustra bem a forma como a Allianz Partners tem vindo a tornar o foco da assistência não só no carro, mas também – e principalmente –, na pessoa.

Trata-se de uma realidade na qual a gestão da carga e autonomia das viaturas elétricas representa um importante fator de ansiedade.

Assim, e se a viatura ficar sem carga na bateria, a Allianz Partners compromete-se de imediato a arranjar uma rápida e pronta solução de mobilidade, que pode passar pelo carregamento rápido em estrada, prestado por uma frota de viaturas Allianz Assistance, pelo transporte da viatura em causa para um ponto de carregamento mais próximo ou diretamente para a residência ou local de trabalho do cliente.



A Allianz Partners gere, como complemento aos produtos tradicionais de assistência, contratos de garantias, manutenção e pneus. Tudo de forma autónoma, com soluções customizáveis, independentemente do modelo de financiamento ou aluguer da viatura



O que distingue a Allianz Partners

Fornecer produtos e soluções, incluindo tecnologia e contactos próximo, estando sempre preparados para o futuro nas suas diversas dimensões, seja em casa, no dia-a-dia, nas viagens, na mobilidade, na saúde e no bem-estar.

É esta a assumida e já implementada proposta de valor da Allianz Partners, que aposta continuamente na qualidade dos seus serviços, avaliada pelos condutores em cada assistência prestada.

“No Grupo Allianz estamos claramente bem preparados para o aproveitamento da tecnologia e para a sua implementação e disponibilidade ao mercado.

Queremos apresentar produtos simples, que vão ao encontro das necessidades dos clientes, identificando pontos problemáticos no decorrer das interações e demonstrando que com os nossos produtos/serviços podemos resolvê-los”, assegura Mário Solano, Business Development Manager Automotive da Allianz Partners.

Produtos e serviços Allianz Partners

- Linha de apoio ao condutor
- Assistência em Viagem
- Gestão de Viaturas de Substituição
- Mobilidade
- Assistência a pessoas
- Gestão de sinistros - FNOL
- Fleet Management (agendamentos de Manutenção, IPO, Pneus)
- Atividades de CRM (inbound e outbound)



allianz-partners.com



Foco na eletrificação e nos desafios que coloca

Em 2023, o mercado automóvel em Portugal vai ficar marcado pelo significativo aumento das vendas de carros novos eletrificados, com um volume considerável destes automóveis a ter como destino as frotas de muitas empresas. Uma realidade explicada nas conclusões do mais recente Barómetro Automóvel e de Mobilidade, estudo que resulta do habitual inquérito anual realizado pela Arval junto de gestores nacionais com poder de decisão sobre a mobilidade das suas empresas.

Desde 2021, com o surgimento dos primeiros sinais de retoma económica após o período pandémico, que este documento de análise indica a vontade das empresas prosseguirem a aposta na eletrificação das suas fro-

tas, como parte importante da necessidade de melhorar os indicadores de sustentabilidade das suas organizações. Mas não só; o estudo de 2023 revela que estão também subjacentes a esta decisão, a preocupação de virem a ser implementadas políticas públicas que restrinjam a circulação de veículos a gasolina ou a gásóleo, nomeadamente através da expansão

de áreas urbanas exclusivas à circulação de viaturas de emissões reduzidas.

Analisemos então alguns indicadores importantes deste estudo sobre as tendências da mobilidade nas empresas portuguesas e como elas se comparam com as suas congéneres europeias, já que este documento também observa as tendências de vinte mercados europeus.

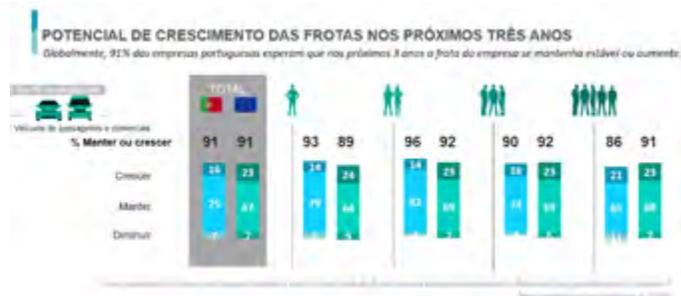
No momento em que se regista um ponto de inflexão em relação aos constrangimentos que até aqui limitavam a transição energética dos respetivos parques automóveis, o Arval Mobility Observatory faz um retrato às características das frotas e ao comportamento das empresas portuguesas em relação à mobilidade elétrica

Manutenção e crescimento da frota

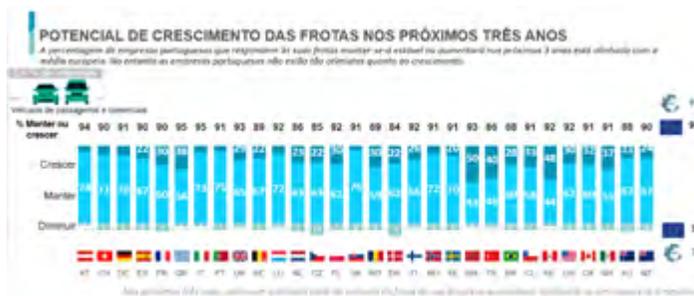
Estes dois gráficos que avaliam o potencial de crescimento da frota ao longo dos próximos três anos mostram que existe um sentimento global para manter o volume atual da frota automóvel (numa tendência superior à média europeia) ou mesmo aumentar. Porém, as grandes

empresas sugerem sentimentos mistos; se por um lado são as que revelam maior vontade de reduzir o número de viaturas (superior à média europeia), por outro mostram-se mais predispostas para expandir o parque automóvel atual, em comparação às empresas com menor número

de colaboradores (quadro 1). De resto, como se constata no quadro 2, que avalia as expectativas de vários países, a nível europeu, as empresas portuguesas estão também entre as mais conservadoras no que se refere à intenção de manter a dimensão da frota atual.



Quadro 1



Quadro 2

Fatores que motivam o crescimento

O crescimento da atividade da empresa e a necessidade de retenção de talento estão entre as razões mais importantes para justificar o crescimento da frota. Há também um grupo significativo de organizações que revelam intenção de propor veículos a colaboradores que atualmente não são elegíveis

para a sua atribuição e para implementar soluções de partilha. Um e outro motivo podem, afinal, relacionar-se com os dois primeiros. Detalhe curioso, os incentivos fiscais, ainda que sejam importantes, não são a razão principal que move as estruturas de decisão. O leasing financeiro e a compra

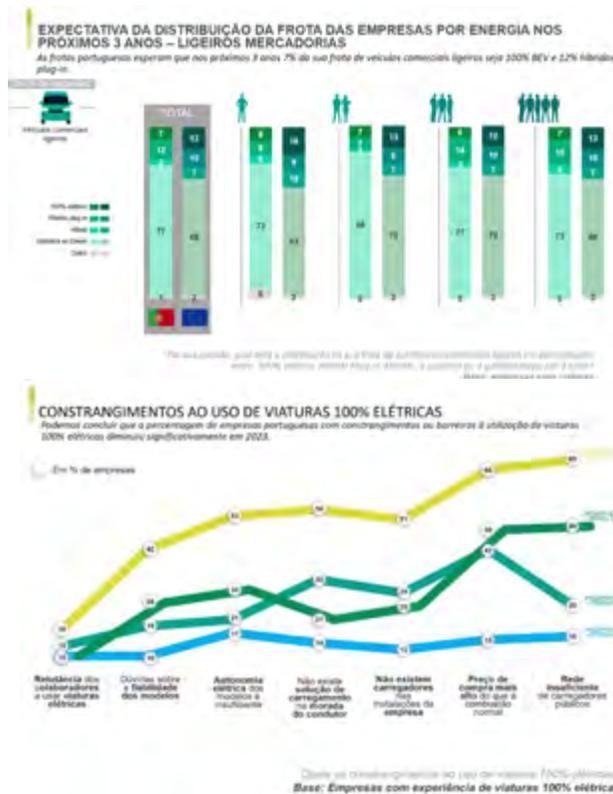
direta representam mais de metade do formato de aquisição de veículos. O renting é escolhido, em média, por 20% das empresas inquiridas em Portugal. Mas comparando com os valores combinados de 2021 e 2022 (12%), este modelo de aquisição regista um crescimento de 66% em 2023.



Penetração da mobilidade elétrica e desafios à eletrificação

O barómetro do Arval Mobility Observatory confirma o importante contributo das frotas das empresas para o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal. O inquérito de 2023 revela a intenção das empresas aumentarem gradualmente a dimensão de viaturas elétricas nas respetivas frotas. Antecipando que, em três anos, a penetração dos veículos ligeiros de passageiros eletrificados possa atingir cerca de metade da frota total, 21% dos quais sendo automóveis 100% elétricos. Esta tendência manifesta-se transversalmente, independentemente da dimensão da estrutura. Isto revela que as empresas portuguesas querem estar preparadas para 2035, momento estimado para o fim da venda de viaturas novas com motor de combustão. A exceção parecem ser as frotas de empresas com entre 10 e 100 funcionários, provavelmente aquelas cujos ciclos de renovação de frota são mais lentos. Se as empresas portuguesas parecem estar ligeiramente à frente da média europeia no que diz respeito à ambição de aumentar a quota de todas as soluções eletrificadas nas frotas ligeiras de passageiros, convém olhar para a importância assumida pelos veículos híbridos plug-in neste contexto. Mais lento é o processo de eletrificação dos ligeiros de mercadorias. Ambiente fiscal menos favorável do que aquele que existe nos veículos de passageiros, menor oferta de soluções eletrificadas, custos mais elevados e o uso intensivo destas viaturas nem sempre se coadunam com os valores de autonomia e prazos de carregamento, estão seguramente entre as razões. Alguns dos obstáculos à eletrificação são agora mais fáceis de superar, graças ao maior conhecimento e a uma maior oferta de soluções. O gráfico da direita mostra como nos últimos quatro anos a percentagem de empresas portuguesas com constrangimentos ou barreiras ao uso de viaturas 100% elétricas diminuiu consideravelmente. Face às suas

congéneres europeias, as empresas nacionais estão também bem preparadas na oferta de soluções de carregamento aos utilizadores, seja na empresa, seja a nível doméstico. Ainda assim, cerca de um quarto das empresas portuguesas planeia instalar postos de carregamento elétrico nos próximos doze meses.



- Pequenas empresas (1-10 colaboradores)
- Pequenas e Médias empresas (10-99 colaboradores)
- Médias e Grandes empresas (100-499 colaboradores)
- Grandes empresas (>500 colaboradores)

O barómetro Arval Mobility Observatory 2023 avalia um conjunto significativo de outras questões importantes, nomeadamente as razões que motivam as empresas a implementar soluções alternativas de mobilidade e quanto ao uso da telemetria enquanto ferramenta de gestão de frota.

Esta é uma versão bastante resumida do estudo. O acesso ao documento completo e respetiva ficha técnica pode ser feito através do QR Code a seguir



Renato Carreira

PARTNER DA DELOITTE

Proposta do OE 2024 à “boleia” dos *carros antigos* (*)

Ainda se lembram da Proposta do Orçamento do Estado para 2024? Só passou cerca de um mês desde que o Governo apresentou na Assembleia da República a Proposta do Orçamento do Estado para o próximo ano, mas os acontecimentos foram-se sucedendo a uma velocidade vertiginosa, pelo que já serão certamente poucos os que retiveram o que vai mesmo alterar-se.

Foi apresentada num cenário geopolítico instável e a discussão das principais medidas foi dividindo o palco mediático com o novo conflito no Médio Oriente.

De entre as medidas constantes na Proposta do OE 2024, o aumento do IUC para os veículos a gasóleo e gasolina matriculados antes de julho de 2007 mereceu mais atenção e destaque na imprensa do que as medidas de desagravamento do IRS que representam, nas contas do Governo, uma poupança estimada de 1.682 milhões de Euros para os portugueses.

Com uma maioria absoluta na Assembleia da República, o partido que suporta o Governo aprovou, sem surpresas, o documento na generalidade, seguindo-se a discussão do diploma na especialidade. Apesar de o aumento do IUC continuar nas notícias, a guerra no Médio Oriente mantinha-se no topo da atualidade informativa, até que nos deparámos inesperadamente com uma crise política, provocada por um caso de justiça muito mais mediático e que levou ao pedido de demissão do Primeiro-Ministro.

Tivemos, assim, nas notícias nacionais, a pausa (não humanitária) da Guerra na Palestina e em Israel (que infelizmente continua) para apontar baterias para a crise política em Portugal.

Depois de muitos prognósticos, veio a decisão de que o Governo apenas deixará de estar formalmente no exercício pleno das suas funções após a aprovação final do Orçamento do Estado para 2024 na Assembleia da República, que se prevê, à data em que escrevo, que venha a ocorrer a 29 de novembro de 2023.

Os (muitos) proprietários de veículos automóveis matriculados antes de julho de 2007 e que ainda se lembravam do aumento proposto pelo Governo para o IUC ficaram certamente na expectativa sobre se os artigos em questão iam ou não ser discutidos e aprovados na Assembleia e, conseqüentemente, se o imposto ia mesmo aumentar. Parece que não vai, mas ainda falta a discussão na especialidade, pelo que será necessário aguardar pela votação final global do Orçamento.

Por agora, voltando a olhar para o “longínquo” passado dia 10 de outubro do corrente ano, dia em que o documento foi dado a conhecer, importa destacar o que se perspetiva que venha a mudar a partir do próximo dia 1 de janeiro de 2024 ao nível da tributação dos veículos automóveis:

São reduzidas as taxas de tributação autónoma incidentes sobre os encargos efetuados ou suportados com viaturas ligeiras de passageiros (e algumas de mercadorias), motos ou motociclos, para 8,5%, no caso de viaturas com um custo de aquisição inferior a 27.500 euros, 25,5%, no caso de viaturas com um custo de aquisição igual ou superior a 27.500 euros e inferior a 35.000 euros, e 32,5%, no caso de viaturas com um custo de aquisição igual ou superior a 35.000 euros.

À exceção dos veículos usados (cujas taxas se mantêm inalteradas), verifica-se um aumento

generalizado de cerca de 5% nas taxas de ISV, quer na componente de cilindrada, quer na componente ambiental;

É criado de um novo incentivo fiscal que prevê a isenção de imposto sobre o rendimento entre a diferença positiva entre as mais-valias e as menos valias resultante da transmissão onerosa de veículos de mercadorias com peso bruto igual ou superior a 35 toneladas, adquiridos antes de 1 de julho de 2021 e com a primeira matrícula anterior a esta data, sujeitos a tributação com enquadramento na categoria D, sempre que, no próprio período de tributação ou até ao fim do período de tributação seguinte, a totalidade do valor da realização seja reinvestido em veículos de mercadorias, sujeitos à mesma categoria de tributação, com peso bruto igual ou superior a 35 toneladas, que cumpram as normas de emissões Euro 6 C ou E, e primeira matrícula posterior a 1 de janeiro de 2024.

Os veículos objeto deste benefício devem permanecer registados como elementos do ativo fixo tangível dos sujeitos passivos beneficiários pelo período de cinco anos.

O benefício em causa não prejudica a necessidade de manifestar a intenção de reinvestimento e, em caso de não concretização do mesmo, considerar como rendimento tributável a diferença ou a parte proporcional da diferença não incluída no lucro tributável, majorada em 15%.

O presente benefício fiscal é aplicável apenas durante o período de tributação que se inicie em ou após 1 de janeiro de 2024, sendo que este se encontra sujeito às regras europeias aplicáveis em matéria de auxílios de minimis.

Foi anunciada a criação do programa de incentivo ao abate de veículos em fim de vida, com um investimento de 129 milhões



de euros, que será financiado pelo Fundo Ambiental e que tem como objetivo apoiar o abate de 45 mil veículos com mais de 16 anos – ou seja, em média, com uma compensação de cerca de três mil euros por veículo.

De acordo com o relatório que acompanha a proposta, o valor poderá ser usado para “a aquisição de um veículo novo ou usado com zero emissões (até quatro anos), de veículo novo a combustão interna com emissões reduzidas, de bicicletas de carga ou como opção de depósito em Cartão da Mobilidade (para aquisição de serviços de transporte público e mobilidade partilhada)”.

A proposta de aumento do IUC, que tudo indica que não irá avançar, incide sobre os veículos das categorias “A” (anteriores a 2007) e “E” (motociclos) e prevê que o imposto passe a ser calculado apenas com base na cilindrada e nas emissões de dióxido de carbono (CO₂), em detrimento da antiguidade da matrícula e do tipo de combustível. No entanto, o aumento anual do IUC para veículos das categorias “A” e “E”, decorrente das referidas alterações, não

poderia exceder 25 euros por veículo.

Haverá, em qualquer caso, um imprevisível aumento da taxa do IUC para as várias categorias de veículos de cerca de 2,9%.

Havia a expectativa (ou talvez apenas a esperança, para ser mais rigoroso), de que a Proposta do OE 2024 pudesse incorporar algumas das (muitas) medidas que importa adotar, no plano fiscal, mas não só, para que tenhamos uma efetiva alteração de paradigma da mobilidade das pessoas e das mercadorias e alcancemos, em 2030, a desejada redução de 40% nas emissões de gases de efeito de estufa decorrentes dos transportes e até 2045 possamos finalmente começar a ser neutros nestas mesmas emissões no conjunto dos vários sectores de atividade. O “relógio” das alterações climáticas não para, pelo que é cada vez mais urgente agir com determinação e responsabilidade.

(*) Este texto foi redigido na primeira metade do mês de novembro, portanto antes da votação final global do Orçamento do Estado para 2024

“

Havia a expectativa de que a proposta do OE 2024 pudesse incorporar algumas das (muitas) medidas que importa adotar, no plano fiscal, mas não só, para que tenhamos uma efetiva alteração de paradigma da mobilidade das pessoas e das mercadorias. O “relógio” das alterações climáticas não para, pelo que é cada vez mais urgente agir com determinação e responsabilidade



Guilherme Pereira ocupa o cargo de Diretor de Logística e está na Lactogal desde 2004.

Compra direta para contornar aumento dos juros

— Até 2025, o grupo Lactogal quer substituir a totalidade da sua frota ligeira de passageiros por veículos 100% elétricos. O objetivo é, naturalmente, reduzir emissões e, para dar seguimento à estratégia de descarbonização, está a instalar uma rede interna de carregamentos que inclui alguns postos rápidos. A poupança financeira estimada com a manutenção e energia, quando comparado com os custos realizados com as viaturas de combustão, ronda os 60%

O grupo Lactogal integra um conjunto de siglas bastante conhecidas dos portugueses: Mimosas, Agros, Matinal, Gresso, Vigor, Pleno, Castelões, Milhafre dos Açores, Primor, Serra Dourada, Castelinhos, Serra da Penha e Fresky são algumas das suas marcas, a maioria com produtos alimentares que têm na sua origem o leite.

Criada há 27 anos, em 1996, conta com nove fábricas na Península Ibérica, sendo o grupo formado atualmente pela Lactogal Produtos Alimentares, Lactocínicos Vigor, Etanor Penha e pela espanhola Leche Celta.

No âmbito da responsabilidade social, a Lactogal assume o compromisso do desenvolvimento sustentável da sua atividade diária, que, entre várias práticas, contempla o consumo racional de recursos naturais e de energia elétrica, o tratamento e a reutilização de águas residuais e a diminuição de produção de resíduos.

As emissões relacionadas com a mobilidade fazem naturalmente parte das preocupações ambientais e, por isso, a empresa está a desenvolver o trabalho da transição energética da sua frota de veículos ligeiros. Com as tarefas de gestão da frota asseguradas por uma equipa inserida na Direção Logística, a FLEET MAGAZINE conversou com Guilherme Pereira, responsável má-

ximo deste departamento há cerca de dois anos.

Tecnicamente como descreve o projeto de descarbonização da frota?

Para compreendermos melhor o processo é essencial dividirmos a nossa frota entre as viaturas ligeiras de passageiros e as viaturas de mercadorias, que abrangem veículos pesados e ligeiros com equipamento frigorífico.

No caso das viaturas ligeiras de passageiros, até ao primeiro trimestre de 2025, a totalidade das viaturas, 108, será 100% elétrica. Em 2023 foram substituídas 63 viaturas, em 2024 serão substituídas 38 e, em 2025, as restantes sete viaturas. Relativamente aos carregamentos, a Lactogal decidiu criar uma robusta rede interna de carregamentos nas 11 localizações que estão espalhadas pelo país. Ao todo, foram colocados 53 carregadores, incluindo quatro postos rápidos de 60 kW em pontos estratégicos, para permitir realizar viagens mais longas sem a ansiedade da autonomia. Os restantes carregadores são de 22 kW.

Relativamente às viaturas de mercadorias, todas com caixa frigorífica e grupo de frio, estão a ser renovadas por novas unidades a diesel mais eficientes, logo, com consumos mais baixos. Até ao momento, não existe no mercado nenhum modelo tecnicamente capaz de supor-

tar o grupo de frio e a carga útil necessária, com autonomia capaz de realizar os quilómetros que perfazem a maioria das nossas rotas. No entanto, juntamente com os nossos parceiros, estamos a analisar soluções que poderão cumprir tecnicamente os nossos requisitos de frio, carga útil e autonomia.

Que ganhos ou resultados esperam vir a obter?

Com a implementação do projeto de renovação para uma frota de ligeiros de passageiros 100% elétrica, assim que tenhamos todas as viaturas adquiridas, em 2025, prevemos conseguir reduzir, anualmente, 60% aos custos com manutenção e energia e diminuir as nossas emissões de CO2 em 538,2 toneladas.

No caso destas unidades, como foi planeada a atribuição e a distribuição das viaturas, precisamente tendo em conta as questões de autonomia e carregamento?

No processo de seleção de viaturas para a renovação de frota foram equacionados vários cenários, onde se incluíam outras viaturas que não eram 100% elétricas. No entanto, foi elaborado um estudo através do qual conseguimos ter conhecimento dos quilómetros médios diários efetuados pelos seus utilizadores, e isso

B.I.

> **Número de veículos:** 237

> **Por tipologias e marca:**

Ligeiros: 158

Ligeiros de Passageiros: 108 (Mercedes EQA, EQB, c300de e CLS300d; Renault Megane EV60 e ZOE; Volkswagen ID.4; Renault Megane, Clio e Kangoo, Volvo XC60 PHEV)

Ligeiros de mercadorias: 50 (Mercedes Sprinter; Mitsubishi Canter). A frota de viaturas de dois lugares (Renault Clio e Kangoo) vai transitar para a tipologia ligeiro de passageiros.

Pesados: 79 (ISUZU NPR150.75; IVECO Daily; Mitsubishi Canter)

> **Número de modelos 100% elétricos e híbridos plug-in:**

Ligeiros de passageiros 100% elétricos: 63

Ligeiros de passageiros híbridos plug-in: 3

> **Idade média da frota por classe de veículo:**

Ligeiros de passageiros: 2 anos

Comerciais ligeiros: 8 anos

> **Financiamento:** Anteriormente AOV. Com a renovação da frota, transição para compra para propriedade

> **Gestora(s) presente(s):** LeasePlan

> **Processo de contratação Renting:** Os seguros sempre foram geridos pela empresa, por acreditarem que integra uma estratégia mais abrangente do grupo de gestão de risco

> **Gestão de combustível:** Quatro estações com bombas internas da empresa, onde é preferencial o abastecimento. Utilização de cartão Frota (Galp). Para os carregamentos elétricos foram instalados carregadores de 22 kW em todas as instalações espalhadas pelo país. Carregadores rápidos de 60 kW colocados em locais estratégicos para assegurar maior autonomia das viaturas, nas instalações de Modivas, Oliveira de Azeméis, Pombal e Frielas.

> **Caderno de encargos das aquisições:** Recurso à rede de concessionários no serviço pós-venda

> **Política de Frota:** Manual do Utilizador, com como Procedimentos Internos

> **Frota decorada?** As viaturas pesadas e ligeiras de mercadorias são decoradas com o intuito de divulgar a empresa e respetivas marcas



permitiu-nos perceber que, apesar de algumas dúvidas pontuais em determinadas situações, com uma forte rede interna de carregamentos como aquela que criámos, seria possível avançar para a renovação total para viaturas 100% elétricas.

Que desafios tiveram de ultrapassar?

O maior desafio foi com a nossa equipa comercial, uma vez que era crucial assegurar condições para que esta mudança não se traduzisse em perda de tempo durante os carregamentos.

Relativamente ao uso das viaturas por parte dos utilizadores persistem dois grandes desafios: a regeneração de energia e a gestão do chamado “range anxiety”. Num carro elétrico, a regeneração de energia é um fator essencial para conseguir atingir as metas de autonomia. No entanto, isto obriga a algumas mudanças no estilo de condução, o que, para pessoas com muitos anos de condução, por vezes, não se revela fácil.

As ações de boas práticas de eco condução são uma possibilidade para minimizar este problema. O chamado “range anxiety” acontece a praticamente todos os novos condutores de carros elétricos. Os veículos a combustão têm tempos de abastecimento muito reduzidos, o que, aliado ao facto de existirem muitos postos de combustível em praticamente todo o lado, confere aos condutores destas viaturas alguma tranquilidade. Quando passa a conduzir uma viatura elétrica, que tem, geralmente, menos autonomia (quando comparada com um veículo a combustão), em que os tempos de carregamento são mais demorados e, em alguns pontos do país, a rede pública de carregamen-

“

Com a implementação do projeto de renovação para frota 100% elétrica, logo que tenhamos todas as viaturas adquiridas, em 2025, prevemos reduzir, anualmente, 60% aos custos com manutenção e energia e diminuir as nossas emissões de CO² em 538,2 toneladas

tos também é escassa, estes fatores traduzem-se geralmente no receio de “ficar parado” a meio de uma viagem.

Como é feito o acesso e a gestão dos carregamentos?

Esse foi outro desafio com que nos deparámos, a gestão dos carregamentos internos e externos, aliada à obtenção de informação para controlo de custos.

Quando iniciamos o projeto, tínhamos o objetivo de ter uma única plataforma para a gestão dos carregamentos internos e externos, num único local, onde conseguiríamos ter



“

As viaturas de mercadorias, todas com caixa frigorífica e grupo de frio, estão a ser renovadas por novas unidades a diesel mais eficientes. Não existe no mercado nenhum modelo tecnicamente capaz de suportar o grupo de frio e a carga útil necessária, com autonomia capaz de realizar os quilómetros que perfazem a maioria das nossas rotas

acesso a toda a informação relativa aos carregamentos das viaturas. Apesar de, na altura em que iniciámos o processo, não existirem no mercado muitas soluções que cumprissem com este requisito, no final foi conseguido implementar uma que acabou por se tornar num elemento chave na implementação do projeto.

Com que outros desafios se depararam, independentemente da eletrificação?

Existiram alguns desafios mas, sem dúvida, a seleção de viaturas foi o maior que encontramos. Sentíamos a pressão da data de término dos contratos, o aumento do tempo de entrega das viaturas e, também o custo. No final, entre todos estes fatores, acreditamos que conseguimos atingir um ponto de equilíbrio.

Estas contingências levaram-nos a equacionar alterações à política de frota, nomeadamente os patamares de atribuição de viatura ou eventualmente colocar viaturas na esfera pessoal do colaborador?

De facto, os problemas que enfrentámos nos últimos dois anos com a entrega de novas viaturas e o aumento generalizado dos custos, quer de aquisição, quer de manutenção das mesmas, obrigaram-nos a alterar alguns aspetos.

Um deles foi, sem dúvida, passar a ter um “olhar” mais atento para os veículos elétricos ou eletrificados. O aumento do preço dos combustíveis e o elevado peso da Tributação Autónoma nos custos das empresas exigiu que o fizéssemos.

Tivemos também de alterar o valor de aquisição em cada nível de atribuição de viatu-

ra e equacionar o tempo de utilização de cada viatura na organização.

Contudo, saliento que a principal mudança que derivou destas contingências foi o modelo de aquisição das nossas viaturas; abandonámos o AOV e optámos pela compra, de forma a contornar o aumento do valor dos juros.

Com base na vossa experiência, que sugestões dariam a uma empresa que esteja a desencadear o processo de eletrificação da frota?

Um ponto essencial para assegurar uma boa transição e potenciar a redução de custos é ter uma boa rede interna de carregamento, capaz de responder às necessidades atuais, mas, principalmente, que sejam capazes de responder ao aumento das velocidades de carregamento nos futuros modelos.

Aliado ao ponto anterior, ter um software de gestão de carregamentos internos, e externos, de forma a conseguir controlar custos e, principalmente, para poder optimizá-los.

A formação a ser dada aos utilizadores de viaturas elétricas é também essencial para ajudar à mudança de mentalidade, necessária para a boa e eficiente condução de uma viatura elétrica. 📌

Software de Gestão de Frota

"Atualmente não utilizamos nenhum software de Gestão de Frota que faculte o conhecimento da autonomia da viatura de cada utilizador. A comunicação e a manutenção, quer preventiva, quer curativa, a troca de pneus, entre outros, é assegurada através de ferramentas internas, geridas pela nossa equipa de Gestão de Frota.

No entanto, utilizamos um software de Gestão de Rotas nas viaturas que denominamos como "Viaturas da AutoVenda" (Pesados e Ligeiros de mercadorias frigoríficos), bem como software de alarmísticas que é utilizado, principalmente, no controlo da cadeia de frio."

Formação dos utilizadores

"No momento da entrega da viatura 100% elétrica, todos os utilizadores recebem uma formação, quer sobre o funcionamento do carro, quer sobre as especificidades da condução de uma viatura elétrica, que termina com uma pequena viagem na viatura com o formador."

Sistema interno de partilha de veículo

"Juntamente com uma entidade parceira estamos na fase de implementação de um novo sistema através de APP, para permitir a utilização e partilha das viaturas de pool, quer da frota, quer de viaturas particulares dos colaboradores."



25 mil veículos apenas em renting até 2026

— Consumada a compra do negócio da ALD Automotive em Portugal por parte da Leasys, a locadora ganhou renovada vitalidade e posiciona-se, por via da integração dos respetivos volumes, como a segunda empresa gestora de frota no nosso país

No início de 2022 foi noticiada a intenção de aquisição das atividades globais da LeasePlan por parte da ALD Automotive, negócio que só viria a consumar-se no final desse ano, após a aprovação do regulador europeu. Contudo, o controlo da fusão e a conclusão de aquisição da LeasePlan ficaram condicionados à alienação de uma das partes do negócio em seis países europeus (além de Portugal, Finlândia, Irlanda, Luxemburgo, Noruega e República Checa), como forma de impedir uma posição dominante da qual pudessem resultar entraves a uma concorrência efetiva do sector em cada um destes mercados.

Criada em 2001, a marca Leasys surgiu de uma parceria entre o construtor automóvel

FIAT e a recém-privatizada ENEL, empresa italiana produtora e comercializadora de energia elétrica. Em 2005, a FIAT assume a totalidade do capital da empresa que era então, em Itália, líder de mercado no aluguer de veículos de longa duração. Já com o Crédit Agricole no capital da empresa (FCA Bank), em 2021, a Leasys passaria a ser mais uma das marcas da Stellantis, grupo automóvel nascido, também nesse ano, em resultado da fusão entre a FCA (Fiat Chrysler Automobiles) e a PSA dirigida pelo português Carlos Tavares.

No ano anterior, no final de 2020, a Leasys entra em Portugal “como subsidiária da FCA Bank e líder em mobilidade 360º, com soluções inovadoras de mobilidade” que “permitem potenciar as oportunidades comerciais, fruto da re-

novada gama de produtos FCA”, lê-se no comunicado então divulgado. Internacionalizada em 2017, a Leasys geria na altura uma frota de cerca de 350 mil veículos de mais de 70 mil clientes em toda a Europa, segundo dados que constam nesse documento. Com mais de 1.200 estações de carregamento em todas as suas lojas era também, no final desse ano, detentora da maior rede de carregamento para carros elétricos de Itália.

Em março de 2023 a Leasys ganha uma nova estrutura ao fundir-se com a Free2move Lease, e daqui nasce uma renovada empresa de mobilidade, especializada em leasing operacional multimarca.

Nesse mesmo mês dava-se início ao processo de compra das atividades da ALD Automotive em Portugal e Luxemburgo, cuja notícia

da sua conclusão aconteceu no início de agosto de 2023. Segundo esse comunicado, a transação aumentava “a frota da Leasys em cerca de 23 mil veículos”. Com este acréscimo, a Leasys Portugal passou a ter uma frota total gerida de 31 mil veículos e mais de 4.200 clientes, revelou a empresa em conferência de imprensa realizada em meados de novembro.

“Estamos a lançar a solução elétrica mais completa do sector”

Nomeado diretor-geral da ALD Automotive Portugal em dezembro de 2022, Nuno Jacinto assume as mesmas funções na robustecida Leasys Mobility Portugal. Nuno Jacinto trabalha no sector da locação de veículos desde 1999, ano em que ingressou na filial portuguesa da Hertz Lease/Axus Internacional, adquirida em 2003 pela ALD Automotive, marca criada dois anos antes pela Société Générale. Com um vasto currículo nas áreas comerciais e de comunica o, Nuno Jacinto tem a seu lado na equipa da Leasys Fernando Sousa, como diretor comercial, e Ricardo Amaro, como diretor de marketing e comunica o.

O que podemos esperar da atividade da Leasys em Portugal e qual o valor acrescentado que pode trazer para as empresas com frota que procurem os vossos serviços?

A relevância dos nossos atuais acionistas – um banco altamente sólido, juntamente com um dos maiores construtores automóveis mundiais –, permite que as sinergias dos dois acionistas ofereçam   Leasys as melhores ferramentas para desenvolver o seu negócio de forma muito sólida e ambiciosa.

Com a consolida o das atividades da Leasys e da Free2move e, em Agosto deste ano, com a aquisi o da ALD Automotive em Portugal, a empresa d  um enorme passo para o alcance dos seus ambiciosos objetivos. A conjugac o do melhor das duas entidades que agora se unem em Portugal, traz mais-valias importantes, quer em termos de consolida o da nossa posi o no mercado nacional, quer em termos de sistemas, pessoas, e principalmente know how.

Neste contexto, além naturalmente da carteira de clientes e da frota gerida, que importância tem a aquisi o das atividades da ALD Automotive em Portugal para o crescimento da Leasys no mercado português?

Obviamente, temos muito orgulho em afirmar que a nossa posi o foi amplamente reforçada com a aquisi o da ALD Automotive em Portugal, permitindo-nos reforçar a segunda posi o no mercado nacional. Hoje, contamos com mais de quatro mil clientes no nosso portfólio. Mas, como as ambi es são sempre su-



per veis, estamos motivados para que, com a combina o das duas empresas, alcancemos a capacidade de trabalhar novas abordagens nomeadamente, qualidade de serviço, eficiência de processos e a aborgem comercial multimarca.

E tudo isto, mantendo sempre o acelerado crescimento que nos caracteriza.

A aquisi o permitiu   Leasys tornar-se na segunda gestora de frota do mercado nacional. Embora assumam ser uma locadora multimarca, um dos acionistas gere 14 marcas automóveis. Que vantagens ou desvantagens isto pode trazer para a vossa atividade?

A maior vantagem   a complementaridade das diversas dinâmicas comerciais que nos permitem de forma dedicada alcançar toda a tipologia de clientes. Teremos equipas totalmente aut nomas para a gestão dos diferentes targets, algo que já muito caracterizava a abrangência da ALD Automotive, assumidamente líder no segmento de parcerias.

Seguramente iremos trazer esse know how, nomeadamente em termos de parcerias para gerir o leque destas 14 marcas automóveis. A dinamiza o dos nossos serviços junto dos nossos clientes terá seguramente o aproveitamento de diversas sinergias, seja com as marcas do grupo Stellantis ou com outras sinergias mais relacionadas com a componente operacional na desmobiliza o dos nossos serviços.

A ALD Automotive era parceira do financiamento e gestão do renting de várias marcas. O negócio das white label   assumido pela Leasys?

Manteremos a nossa abordagem como até agora, tendo equipas dedicadas a clientes diretos Leasys, dedicadas a parcerias White Label ou não e ainda equipas dedicadas ao acompanhamento da rede Stellantis.



Manteremos a nossa abordagem como até agora, tendo equipas dedicadas a clientes diretos Leasys, dedicadas a parcerias White Label ou não e ainda equipas dedicadas ao acompanhamento da rede Stellantis

Sentem que existem condi es ou está nos objetivos a Leasys tornar-se na gestora de frota número 1 em Portugal, quer em volume de negócio, quer na dimensão da frota contratada?

As ambi es   Leasys em Portugal para os próximos anos começam pelo alcance de 25 mil veículos apenas em renting até 2026.

Adicionalmente, pretendemos ser o melhor operador do mercado em termos de oferta elétrica, onde estamos precisamente a lançar a soluço mais completa do sector, que permitirá ao cliente profissional optar por comprar ou alugar uma wallbox para instalar na residência dos seus colaboradores, possibilitando, inclusive, a aloca o de consumos   entidade patronal.

Finalmente, e não menos relevante, outra forte ambi o prende-se com um objetivo de liderança: ser amplamente reconhecido como o primeiro operador em termos de satisfa o do cliente.  



Bernardo Correia

CONSULTOR DA ORDEM DOS CONTABILISTAS CERTIFICADOS

Dedução do IVA dos combustíveis e sujeição a tributação autónoma

O Código do IVA contém, como é sabido, relativamente às denominadas “viaturas de turismo” (viaturas que, pelo seu tipo de construção e equipamento não sejam exclusivamente destinadas ao transporte de mercadorias ou a uma utilização com carácter agrícola, comercial ou industrial; ou que, sendo mistas ou de transporte de passageiros, não tenham mais de nove lugares, com inclusão do condutor), algumas limitações no tocante ao direito à dedução do imposto suportado não só na sua aquisição, mas também em algumas despesas relacionadas com a sua utilização, como reparações, portagens ou estacionamento.

Contudo, deverão ser excluídos desta limitação, como iremos ver de seguida, os combustíveis, cuja dedutibilidade do IVA deverá ser analisada de forma independente do enquadramento dado à aquisição (e demais despesas relativas à sua utilização) das viaturas nas quais os mesmos irão ser consumidos.

De facto, e aproveitando, desde já, para esclarecer uma das questões mais frequentes que chegam à Ordem dos Contabilistas Certificados (OCC), chamamos a atenção de que mesmo que estejamos perante uma viatura de turismo, cujo IVA suportado na sua aquisição não possa ser dedutível face às limitações previstas no Código do IVA, tal não significa que o IVA suportado nos combustíveis consumidos nessa viatura deva, obrigatoriamente, seguir o mesmo enquadramento.

Denotamos que a dedutibilidade do IVA suportado na aquisição de Adblue, por não estar em causa um combustível (nem um aditivo de combustível), deverá seguir o mesmo enqua-

dramento dado à viatura, não sendo, por isso, aplicáveis as regras que iremos ver de seguida.

Feitas estas ressalvas, começamos por referir que, regra geral, o IVA suportado na aquisição de “combustíveis normalmente utilizáveis em viaturas automóveis” não confere qualquer direito à dedução. Todavia, se estivermos perante aquisições de gasóleo, gases de petróleo liquefeitos (GPL), gás natural e biocombustíveis, o IVA já poderá ser dedutível em 50%. É possível concluir, deste modo, que o IVA suportado na aquisição de gasolina, em circunstâncias normais, não confere qualquer direito à dedução.

Sem prejuízo do referido no parágrafo anterior, refira-se que o Código do IVA contempla, ainda, outra exceção relativa ao direito à dedução do IVA suportado na aquisição de combustíveis, possibilitando a dedução integral do imposto se estivermos perante a aquisição de gasóleo, gasolina, GPL, gás natural e biocombustíveis, desde que sejam consumidos por determinados veículos ou máquinas, como, por exemplo, veículos pesados de passageiros, veículos pesados de mercadorias ou veículos licenciados para transportes públicos (excetuando-se os rent-a-car).

Assim, se, por exemplo, determinado

sujeito passivo que se dedica ao transporte de passageiros adquirir um veículo pesado, movido a gasolina, para transportar os seus clientes, o IVA suportado na aquisição desse combustível poderá ser integralmente deduzido.

Em termos contabilísticos, partindo do pressuposto de que estamos perante o consumo de combustíveis no âmbito da atividade normal do sujeito passivo (e não, por exemplo, consumidos no processo de construção de algum inventário ou ativo fixo tangível), o IVA suportado que, nos termos descritos anteriormente, não seja dedutível, deverá ser acrescido à conta de gastos utilizada para registar a despesa com a aquisição dos combustíveis.

Para efeitos de IRC e de IRS, este último no caso de estarmos perante titulares de rendimentos da categoria B enquadrados no regime da contabilidade, embora estes gastos sejam, regra geral, aceites fiscalmente por contribuírem para a obtenção de rendimentos sujeitos a imposto, salientamos que estarão os mesmos, incluindo a parte do IVA que não seja dedutível nos termos descritos anteriormente, por se tratar de encargos relativos a viaturas, sujeitos a tributação autónoma (salvo se for aplicável alguma exclusão). 📌

“

Mesmo perante uma viatura de turismo, cujo IVA suportado na sua aquisição não possa ser dedutível face às limitações previstas no Código do IVA, tal não significa que o IVA suportado nos combustíveis consumidos nessa viatura deva, obrigatoriamente, seguir o mesmo enquadramento

Novo ID.3

100% elétrico.

Assim, é fácil mudar.

Se o caminho para o trabalho é sempre igual, mude-o para zero emissões. Se o lugar onde estaciona é o mesmo de sempre, deixe o Park Assist Plus estacionar por si. E se parar para carregar, o Fast Charging garante que será por pouco tempo. A Volkswagen continua a inovar para que seja cada vez mais fácil mudar para um elétrico. E agora, o ID.3 tem ainda mais autonomia, conforto e tecnologia.



Consumo de eletricidade em kWh/100km: de 15,3 a 15,8. Emissões CO₂ em g/km: 0.
Valores sujeitos a alterações em função do equipamento opcional escolhido.

volkswagen.pt



Desafio para **melhorar** serviço postal

O “Drivers Challenge”, competição de condução por equipas compostas por dois elementos (um carteiro e uma chefia), é uma iniciativa promovida pelo IPC (International Post Corporation), com o objetivo de promover a educação dos condutores e o envolvimento dos colaboradores. Engloba condução ecológica, segurança de condução e serviço ao cliente.

Os operadores postais aderentes realizam uma competição nacional e, de dois em dois anos, o IPC organiza a prova com os vencedores das edições nacionais. Já aconteceram seis provas internacionais, incluindo em Portugal, em 2018. Os CTT ganharam precisamente a edição que decorreu no autódromo do Estoril e que contou com a participação de 11 concorrentes europeus.

Prova de apuramento nacional

O “CTT Drivers Challenge”, a prova que elege a equipa portuguesa participante no “Drivers Challenge” mundial, está incluída no programa de Segurança Rodoviária deste operador postal. Tendo como elemento fundamental a promoção de uma condução eficiente e segura, a seleção dos concorrentes acontece de acordo com as seguintes variáveis:

- Eficiência de consumo da frota (consumo real vs consumo expectável);
- Taxa de sinistralidade rodoviária (aciden-

tes por quilómetros percorridos, sendo premissa essencial apresentar zero acidentes nos dois anos anteriores ao evento);

- Qualidade de serviço, de acordo com a avaliação dos clientes.

As 80 equipas participantes na competição de 2023 prestaram provas em formatos distintos: online, com questões relacionadas com a Sustentabilidade, Condução Eco Eficiente, Segurança Rodoviária, Código da Estrada, Manutenção de Frota e Viaturas, tendo as 20 melhores equipas da primeira fase transitado para a etapa seguinte. Aqui, tiveram de superar mais quatro provas, duas de estrada, uma de perícia em parque fechado e ainda uma prova técnica.

Pela primeira vez, o evento envolveu apenas veículos elétricos. O centro de distribuição dos CTT de Taveiro, em Coimbra, foi de novo o local escolhido para a realização das provas, a primeira das quais, e com mais influência no resultado final, com os concorrentes a realizar um percurso onde o consumo mais baixo e a condução segura garantiram a melhor pontuação.

A prova seguinte avaliou a distribuição de objetos de acordo com as atuais regras do

— *Eficiência, segurança e qualidade do serviço em análise, numa competição de condução entre equipas destinada a aumentar a prevenção rodoviária e ainda melhorar os rácios de sustentabilidade do serviço postal*

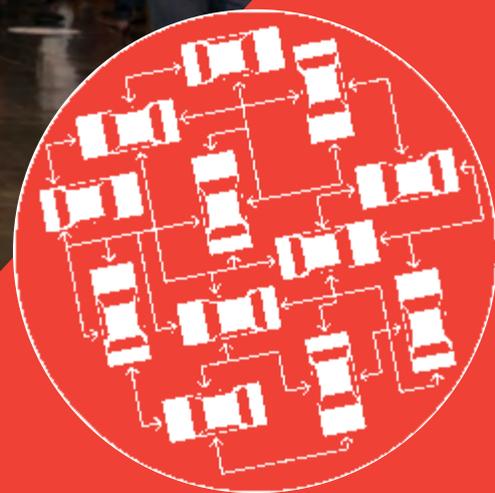
serviço, incluindo a prática de uma condução eficiente e segura, enquanto a etapa subsequente, de perícia, exigiu ao condutor manobrar a viatura ao longo de um percurso com tempo limitado, sem tocar ou derrubar os objetos estrategicamente colocados.

No final, a avaliação técnica. Diferente todos os anos, incluiu a identificação de anomalias na viatura, o preenchimento correto de uma Declaração Amigável de Acidente de Automóvel, a substituição de um pneu com a implementação das devidas medidas de segurança, assim como o aprovisionamento do veículo respeitando os limites legais de peso e acondicionamento da carga.

“Desde 2015 realizámos seis edições e sabemos que o ‘CTT Drivers Challenge’ é bastante valorizado por quem participa. Os resultados mais importantes são a redução da sinistralidade laboral com causa rodoviária em cerca de 75%, relativamente a 2014. Por via disso, ao longo destes anos, já conseguimos evitar mais de 100 mil trabalhos perdidos e muitas centenas de acidentes laborais”, refere José Guilherme, responsável do Road Safety Manager dos CTT e também Chair do UPU Road Safety Expert Team. 📍



SECRETARIADO



PROGRAMA
11.ª CONFERÊNCIA

GESTÃO DE FROTAS

EXPO & MEETING 30 NOVEMBRO 2023
CENTRO DE CONGRESSOS DO ESTORIL

PATROCINADORES/EXPOSITORES



DS AUTOMOBILES



C. Santos VP



Fleet
Market

Programa da Conferência



Bem-vindos a mais uma Conferência Gestão de Frotas – Expo & Meeting. Depois do sucesso do Porto, o evento regressa ao Centro de Congressos do Estoril para debater o presente e o futuro da mobilidade das empresas em Portugal. Nas páginas que se seguem podem encontrar o resumo de cada painel e a localização de cada um dos patrocinadores no local de exposição

Num momento em que persistem sinais de abrandamento da economia europeia e de incerteza quanto ao seu desempenho no próximo ano e no dia seguinte à previsível (à data em que este texto é escrito) aprovação do Orçamento do Estado para 2024 (com novidades ao nível da Tributação Autónoma e dos incentivos à mobilidade elétrica), os principais intervenientes do sector das frotas automóveis em Portugal reúnem-se para discutir estes e outros assuntos relacionados com o rumo da mobilidade empresarial no nosso país.

É o 11.º encontro promovido pela FLEET MAGAZINE na região de Lisboa, decorridos

pouco mais de dois meses após o evento realizado na Alfândega do Porto e que se traduziu num rotundo sucesso.

Quer para responsáveis que já encetaram o caminho da transição energética do parque automóvel, como para aqueles que estão agora a fazer-se à estrada, a Conferência Gestão de Frotas – Expo & Meeting constitui a reunião anual mais importante do sector, juntando gestores e responsáveis de empresas e os principais agentes económicos que disponibilizam serviços e recursos para o mercado frotista. Que, no espaço de exposição, podem também tomar contacto com as mais recentes novidades automóveis com potencial para o segmento *corporate*, assim como variadíssimas empresas que aproveitam esta oportunidade de contacto direto para dar a conhecer soluções pensadas para facilitar o trabalho dos gestores.

A Conferência Gestão de Frotas – Expo & Meeting organizada pela FLEET MAGAZINE é, por tudo isto, amplamente reconhecida como o local perfeito para a troca de impressões e de contactos entre fornecedores de serviços de mobilidade e compradores ou gestores de carros de empresa. Neste contexto, os períodos de pausa ao longo do evento, incluindo após o almoço, são ideais para os muito apreciados e importantes momentos de networking entre os intervenientes.

MANHÃ

– 08:30 Receção aos participantes
– 08:50 Abertura da Sala da Conferência

– 09:00 Painel 1

Perspetivas do mercado de Leasing e Renting na gestão de frotas elétricas: diferenças e vantagens

Luís Augusto, Presidente da ALF, Associação Portuguesa de Leasing, Factoring e Renting

– 09:30 Painel 2

Tributação das viaturas na esfera do colaborador. Como desafiar a fiscalidade automóvel?

José Pedro Farinha, Chairman BTOCNET (Este painel é aberto ao público, que pode colocar questões de foro fiscal ao orador)

– 10:10 Pausa para café e networking

no espaço de exposição

– 11:00 Painel 3

Gestão de Frotas | Performance e Outlook 2024

Pedro Miranda, Deputy Commercial Director – Business Development LeasePlan Portugal

– 11:30 Painel 4

Nestlé Portugal: Projeto Green Fleet – Frota sustentável

Rui Filipe de Carvalho Couceiro, Procurement Portugal and Business Partner

– 12:00 Painel 5

Mobilidade empresarial e fatores críticos na transição energética

Gonçalo Cruz, Head of Consulting and Acquisition Manager da Arval Portugal

– 12:30 Almoço

TARDE

– 14:30 Painel 6

A importância das ferramentas de gestão de consumos nas frotas elétricas

Carlos Almeida, CEO EVIO

– 15:00 Painel 7

No caminho da eletrificação de frotas

Carlos Moreira, EDP Client Solutions Management Team

– 15:30 Pausa para café e networking

no espaço de exposição

– 16:00 Entrega dos PRÉMIOS FLEET MAGAZINE 2023

– 16:30 Encerramento dos trabalhos



OPINIÃO

HÉLDER PEDRO

SECRETÁRIO-GERAL DA ACAP
PRESIDENTE DO COMITÉ DE LIGAÇÃO
DA ACEA

A importância estratégica do sector automóvel na economia e sociedade portuguesa

A mobilidade traduz movimento e desenvolvimento. As necessidades de mobilidade, no tempo atual e futuro, são crescentes. O Global Outlook do ITF aponta para uma procura crescente de transporte, de 79%, face aos valores atuais, até 2050. O crescimento económico e a legítima necessidade (e direito) de pessoas e bens se deslocarem no território, são motores desta tendência.

A importância estratégica do sector automóvel na economia e na sociedade portuguesas tem-se revelado com particular ênfase num contexto de instabilidade política e desafios económicos globais. Este sector, que se constitui como um motor essencial para o crescimento económico do país, desempenha também um papel crucial na receita fiscal e na coesão social, refletindo a sua intrínseca ligação com as dinâmicas da vida quotidiana dos portugueses.

Analisando os últimos números, verifica-se a relevância indiscutível do sector automóvel na economia nacional. O volume de negócios alcançado foi de 33,7 mil milhões de euros, o que corresponde a 7,2% do total da faturação das empresas portuguesas.

Este indicador reflete não só a capacidade de criação de riqueza do sector, que atingiu 4,5 mil milhões de euros (equivalente a 4% do Valor Acrescentado Bruto gerado pelas empresas), mas também a sua influência significativa nas exportações, com 9,3 mil milhões de euros, representando 12,7% das exportações nacionais de bens.

No que concerne ao emprego, o sector automóvel emprega cerca de 151 mil trabalhadores, o que representa 3,6% do total do emprego empresarial, e conta com aproximadamente 33 mil empresas, equivalendo a 2,4% do total nacional.

Quanto às receitas fiscais, o sector gerou 8,9 mil milhões de euros em 2022, representando 17,1% das receitas fiscais do Estado.

No ano de 2023, o sector automóvel manteve a sua importância estratégica. De janeiro a outubro de 2023, foram matriculados 195.781 novos veículos, marcando um crescimento de 29,9% em relação ao período homólogo de 2022, mas ainda com uma queda de 13,7% face ao mesmo período pré-pandemia de 2019. Estes números indicam uma recuperação progressiva do sector, embora ainda não tenha retornado aos níveis de atividade pré-COVID-19, a exemplo do que se verifica na União Europeia.

Para além do seu impacto fiscal, o sector automóvel desempenha um papel central na coesão social. A mobilidade é um direito

e uma necessidade fundamental, essenciais para a ligação entre pessoas, comunidades e mercados.

No panorama político, a queda do Governo tem gerado uma atmosfera de incerteza, em vários sectores, incluindo o automóvel. Este contexto de instabilidade política pode influenciar negativamente a atividade económica, especialmente em termos de investimentos e confiança dos consumidores. A esta situação acresce o contexto internacional, agravado com a crise recente em Israel e na Faixa de Gaza.

Contudo, foi positivo que o Senhor Presidente da República tivesse permitido que o Orçamento de Estado para 2024 fosse aprovado, no seu calendário normal, tal como se pretendia e foi defendido pelas Confederações empresariais.

Uma das medidas positivas negociadas e previstas na proposta de Orçamento de Estado é a reintrodução do incentivo ao abate de veículos em fim de vida. Esta é a única medida que pode rejuvenescer o parque automóvel



Para além do seu impacto fiscal, o sector automóvel desempenha um papel central na coesão social. A mobilidade é um direito e uma necessidade fundamental, essenciais para a ligação entre pessoas, comunidades e mercados



português, tal como aconteceu em Espanha, França ou Itália. A implementação efetiva deste programa é fundamental para impulsionar a transição para uma mobilidade mais sustentável e para dinamizar a economia.

Também a proposta de redução das taxas da Tributação Autónoma (negociada no âmbito do Acordo de Rendimentos) é, desde logo, uma medida a salientar.

Olhando para o futuro, o sector automóvel em Portugal está bem posicionado para continuar a sua trajetória de crescimento e inovação. A transição para veículos mais sustentáveis está em curso e é irreversível, e as empresas portuguesas estão a acompanhar esta transformação.

Este movimento contribui para a sustentabilidade ambiental e abre novas oportunidades de negócio e emprego, reforçando a posição de Portugal no panorama automóvel global.

O sector automóvel representa um pilar crucial da economia e da sociedade portu-

guesas. Assegurar o seu desenvolvimento sustentável é essencial para garantir um futuro próspero e estável para Portugal.

“

Olhando para o futuro, o sector automóvel em Portugal está bem posicionado para continuar a sua trajetória de crescimento e inovação. A transição para veículos mais sustentáveis está em curso e é irreversível, e as empresas portuguesas estão a acompanhar esta transformação

09H00 APRESENTAÇÃO ALF

1. Perspetivas do mercado de Leasing e Renting na gestão de frotas elétricas: diferenças e vantagens

ORADOR

Luís Augusto

PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE LEASING, FACTORING E RENTING

Ao novo paradigma de descarbonização da mobilidade rodoviária, passo necessário na transição energética que abraça o desafio do combate às alterações climáticas, os sectores do Renting e do Leasing, representados em Portugal pela ALF, têm sido pioneiros neste desígnio de transição verde e facilitação de acesso crescente às viaturas eletrificadas

S seja no Renting, ou no Leasing, os associados da ALF têm promovido e dado resposta à procura de frotas mais ecológicas por parte de empresas e particulares. A crescente participação dos associados da ALF na formação do parque automóvel em Portugal elevam a aposta na eletrificação e o papel que estes sectores têm a desempenhar.

No Renting, onde vigora o aconselhamento e fornecimento da viatura, e a sua gestão até final do contrato – ao passo que o Leasing assegura o financiamento a taxas genericamente inferiores às do crédito automóvel, com uma opção de compra por um valor previamente estabelecido – os associados são agentes ativos na divulgação e implementação de veículos elétricos nas frotas.

Seja nos modelos de passageiros para executivos ou nas viaturas de mercadorias, incluindo para operações last-mile em modo totalmente elétrico dentro das cidades, especialmente as mais expostas à poluição rodoviária.

Num contexto legislativo e económico em constante alteração, o Renting registou um crescimento de 15,5% no primeiro semestre de 2023. Já o Leasing Automóvel teve um desempenho de 8,8%.

O reforço das viaturas elétricas acompanha a tendência crescente verificada no mercado nacional de veículos automóveis, bem como os dados conhecidos da Europa. Importa tentar perspetivar as tendências de evolução futuras para melhor acautelar e adaptar à economia real, bem como conhecer a realidade noutros países europeus.

É ainda de assinalar a crescente pressão sobre a indústria automóvel e o financiamento especializado, incluindo as obrigações sobre frotas empresariais, para cumprir as exigências de emissões estabelecidas pela União Europeia e os critérios

ESG, cujos indicadores serão já obrigatórios nos relatórios de 2024 do sector financeiro. Por imposição da União Europeia, a média de emissões dos novos veículos ligeiros deverá baixar até aos zero gramas em 2035. No caminho, a indústria passará num primeiro pórtico dos 93,6 g CO₂/km (ligeiros de passageiros) e 153,9 g CO₂/km (ligeiros comerciais) já em 2025.

A ALF e os seus associados de Renting e Leasing têm acompanhado de perto este e demais desenvolvimentos regulatórios, que são incontornáveis na indústria, incluindo ainda o programa de incentivo ao abate de veículos, as isenções ao nível do ISV e do IUC e desenvolvimentos no OE 2024, a dedutibilidade do IVA nas viaturas elétricas e outros. 



09H30 APRESENTAÇÃO BTOCNET

2. Tributação das viaturas na esfera do colaborador. Como desafiar a fiscalidade automóvel?

ORADOR

José Pedro Farinha

CHAIRMAN

Há países europeus que já estão a abolir ou reduzir os benefícios fiscais que incidem sobre os elétricos. Em Portugal, o primeiro “sinal” foi tributar autonomamente os automóveis elétricos acima dos 62.500 euros. Se a tendência passar a ser “castigar” fiscalmente as “viaturas verdes”, a solução da atribuição da viatura como rendimento em espécie pode proteger as empresas para alterações inesperadas?

O modelo de aquisição da viatura depende de vários fatores, um dos quais a fiscalidade. A dimensão do impacto da fiscalidade para o apuramento dos custos de utilização varia consoante o tipo de viatura ou a natureza da atividade desenvolvida pela empresa, nomeadamente no que diz respeito à faculdade de dedução do IVA, como no caso dos automóveis exclusivamente elétricos, híbridos plug-in ou que utilizam GPL ou GNV.

A Tributação Autónoma é, naturalmente, outro fator fiscal importante para o apuramento do custo total de utilização do veículo, “estrada” onde, mais uma vez, as viaturas 100% elétricas e híbridas plug-in são “fiscalmente mais eficientes”, por beneficiarem da aplicação de taxas de TA mais reduzidas, ou até estarem isentas, como é o caso dos ligeiros de passageiros exclusivamente elétricos, desde que o seu custo de aquisição, excluído de IVA, seja inferior a 62.500 euros.

A exposição do custo de utilização de uma viatura de uso profissional ao sistema fiscal em vigor, nomeadamente a sua “vulnerabilidade” a qualquer alteração de uma norma fiscal com o impacto da Tributação Autónoma (alteração de taxa ou das condições elegíveis para beneficiar de

taxas reduzidas, como sucedeu com a regra dos 50/50 para os PHEV) deve levar os responsáveis de empresa a estarem atentos e informados sobre os vários modelos de atribuição de mobilidade. Ainda mais quando, face ao aumento das vendas de carros elétricos e à proximidade do fim da comercialização de veículos com motor a combustão, já há países europeus a retirar benefícios fiscais destinados a modelos de emissões reduzidas.

Neste contexto, a solução da atribuição da viatura como rendimento em espécie pode, de facto, ser mais protetora para alterações inesperadas. E, ao contrário do que se possa pensar, as empresas podem optar por esta solução a qualquer momento, pelo que importa ser conhecedor e estar preparado para reagir perante alterações fiscais que possam produzir efeito sobre a frota já existente ou condicionar o modelo atualmente praticado em futuras aquisições.

Presença habitual e apreciada dos eventos da FLEET MAGAZINE, José Farinha, CEO da BTOCNET, está na Conferência Gestão de Frotas preparado para responder também às questões dos participantes, que podem interpelá-lo diretamente da plateia ou colocar a pergunta através da aplicação a que podem aceder a partir do QR CODE que consta no vosso badge.



11H00 APRESENTAÇÃO LEASEPLAN PORTUGAL

3. Gestão de Frotas | Performance e Outlook 2024

ORADOR

Pedro Miranda

DEPUTY COMMERCIAL DIRECTOR –
BUSINESS DEVELOPMENT

Por razões económicas e agora também de instabilidade política, a gestão de frotas no ano de 2024 continuará a representar um desafio para todos os agentes deste mercado

A liderança destacada da LeasePlan no mercado nacional representa uma responsabilidade acrescida junto da nossa base de clientes na procura incessante das melhores soluções e oportunidades que permitam às empresas corresponder aos seus próprios objetivos orçamentais, de satisfação dos seus colaboradores e, de agora em diante, e cada vez mais, a metas ambientais e de sustentabilidade.

A incerteza económica mantém-se apesar da melhoria de alguns indicadores e a instabilidade política agravou-se significativamente, quer a nível nacional, quer internacional. A melhoria da conjuntura que todos esperávamos para 2024 parece menos próxima e sempre condicionada,

pelo que as decisões de gestão devem ser tomadas com maior ponderação.

É neste contexto adverso que o produto Renting revela os seus maiores atributos, designadamente assegurando aos seus clientes a melhor combinação de controlo de custos, cobertura de riscos, conveniência e operacionalidade das frotas.

Por tudo isto, a Conferência Gestão de Frotas – Expo & Meeting organizada pela FLEET MAGAZINE é uma oportunidade para apresentar a nossa visão e apontar caminhos que permitam às empresas tomar as melhores opções, face à multiplicidade de variáveis que é necessário atender no processo de tomada de decisão sobre qual a política de frota mais adequada ao atual contexto. 





Ter um Automóvel Elétrico já não é uma aspiração. É uma decisão racional.

As vantagens de ter um Automóvel 100% Elétrico são grandes,
mas esta Renda da locarent é muito pequena e com tudo incluído.
100% Irresistível.



VOLVO EX30

51KWH SINGLE MOTOR CORE

375€ | **449€**
s/IVA c/IVA

Oferta exclusiva para Clientes:



Para encomendas até 31 de dezembro de 2023.
Oferta para empresas, ENI e particulares,
válida para contratos com 72 meses e 60.00km.



Saiba mais em:
[www.locarent.pt/
campanhas/](http://www.locarent.pt/campanhas/)

11H30 APRESENTAÇÃO NESTLÉ PORTUGAL

4. Projeto Green Fleet

Frota sustentável

ORADOR

Rui Filipe de Carvalho Couceiro

SPOC PROCUREMENT PORTUGAL AND BUSINESS

PARTNER N&D, CONFECTIONERY & FOOD | CAR FLEET

A Nestlé Portugal está a eletrificar a sua frota automóvel. Alinhada com a política internacional do grupo, a estratégia já está a produzir resultados. O plano é parte de uma estratégia ampla de descarbonização das operações da empresa e é aqui explicado por um dos responsáveis da empresa diretamente envolvido no projeto

Alinhado com a política internacional do grupo, a Nestlé Portugal está a transitar a frota de veículos da empresa em Portugal para soluções mais sustentáveis, de forma a reduzir o impacto ambiental das suas operações.

Designado “Green Fleet”, este projeto acompanha outros em curso (mobilidade integrada, eletricidade 100% renovável certificada, produção de energia com painéis solares, eficiência de operações, consecutiva redução de consumos de água e de energia nas suas operações, transformação de materiais de embalagens, entre outros) e faz parte da estratégia “Green Vision”, que tem como objetivo final reduzir o impacto ambiental das operações da Nestlé.

No que se refere à frota automóvel, quando atingir os 100% de implementação em 2025, com um total de cerca de 500 viaturas elétricas, o projeto Green Fleet permitirá à Nestlé Portugal evitar a emissão de 1.833 toneladas de CO2 por ano, provando que é possível reduzir o impacto ambiental das operações de uma empresa, tirando proveito da tecnologia já existente e colocando-a ao serviço da sustentabilidade.

Nos dois primeiros anos de projeto, 2021 e 2022, foram entregues 116 viaturas ligeiras elétricas e mais 271 unidades estão previstas chegar até ao final de 2023. Ou seja, com a transição energética de 387 viaturas no final deste ano, a Nestlé Portugal conseguirá atingir 77% do seu objetivo final de ter uma frota 100% elétrica até 2025, e conseguindo evitar a emissão de quase 1,6 toneladas de CO2. 🌱



12H00 APRESENTAÇÃO **ARVAL**

5. Mobilidade empresarial e fatores críticos na transição energética

ORADOR

Gonçalo Cruz

HEAD OF CONSULTING AND ACQUISITION MANAGER

Que fatores estão a manter o crescimento das frotas nas empresas portuguesas e qual o principal desafio que esperam enfrentar durante os próximos 3 anos? Terão já atingido um ponto de superação dos constrangimentos que até aqui limitavam o uso de viaturas 100% elétricas? E que mais tendências de mobilidade empresarial revela o Arval Mobility Observatory 2023?

Portugal tem assistido a um crescimento consolidado do uso de viaturas com energias alternativas nas empresas e existem hoje condições mais favoráveis para assistirmos a uma presença cada vez mais significativa de veículos 100% elétricos nas frotas empresariais.

Esta é uma das conclusões mais importantes recolhida através do Barómetro Automóvel e de Mobilidade, que tem 2023 como o ano em que as empresas mais reticentes em fazê-lo começam a colocar de parte os constrangimentos que até aqui as demoviam de iniciar a transição energética.

A partir de respostas a um inquérito realizado junto de responsáveis de empresas com frota automóvel, destinado a avaliar o estágio de mobilidade corporativa (atual e projetado para os três anos seguintes), os desafios e dificuldades inerentes

ao trabalho de gestão do parque automóvel, os modelos de financiamento, os fundamentos de determinadas decisões (nomeadamente em relação à eletrificação), a utilização de equipamento telemático e ainda a implementação de soluções alternativas de mobilidade (partilha de viatura, utilização de outras formas de transporte ou substituição por outros modelos compensatórios ao uso da viatura), o Arval Mobility Observatory avalia o sentimento e as tendências das empresas nacionais em relação a cada uma das temáticas, comparando-os com o comportamento das empresas de outros países, uma vez que este inquérito anual envolve empresas de todos os sectores de atividade em 30 países, 20 dos quais na Europa.

Gonçalo Cruz, Head of Consulting and Acquisition Manager da Arval em Portugal, é também responsável pelo Arval Mobility Observatory no nosso país.



14H30 APRESENTAÇÃO EVIO

6. A importância das ferramentas de gestão de consumos nas frotas elétricas

ORADOR

Carlos Almeida

CEO

Como todos os incentivos, sejam eles de natureza ambiental ou fiscal, que promovem a eletrificação das frotas, as plataformas de gestão de consumo desempenham também um papel crucial para a otimização dos recursos, aumento da eficiência e redução de custos

A medida que a adoção de veículos elétricos continua a crescer, torna-se cada vez mais imperativo dispor de soluções inovadoras, abrangentes e eficazes. As empresas enfrentam agora o desafio de gerir eficazmente o ecossistema de carregamento elétrico, que inclui carregamento nas instalações da empresa, em espaços públicos e privados, bem como em casa dos colaboradores, entre outros.

A rede de postos de carregamento públicos é complexa e diversificada, apresentando particularidades que podem resultar em acréscimo de custos. Neste contexto, o controlo de custos e a agregação de dados é essencial. É fundamental que as ferramentas disponibilizadas ofereçam um leque alargado de funcionalidades para uma gestão eficaz.

A flexibilidade é um requisito fundamental para estas ferramentas, uma vez que é necessário responder às necessidades específicas de cada empresa. A integração com sistemas já existentes, como ERP e sistemas de gestão, é uma realidade, bem como a possibilidade de permitir que os colaboradores carreguem os seus veículos elétricos em casa, com os custos a serem faturados diretamente à empresa.

A capacidade de monitorizar, em tempo real, os carregamentos efetuados nas empresas, combinada com a gestão dinâmica da potência dos postos de carregamento internos e a utilização de energia solar, são agora necessidades críticas e representam uma oportunidade para otimizar os custos.

Neste exigente e desafiante contexto, a EVIO reafirma o compromisso com a inovação e a introdução de novas funcionalidades disruptivas no mercado. 



SKODA



Para a sua empresa, um renting perfeito.

Como as necessidades da sua empresa são importantes para a Škoda, conte connosco para as melhores soluções. Com uma renda de **660€*** que poderá adaptar se considerar necessário, este Superb Break 2.0 TDI 150cv DSG torna viáveis todas as vantagens fiscais que a sua empresa precisa.

Preço chave na mão: **34.990€**

Este é um produto exclusivo do Škoda Financial Service.

34.990€

Preço chave na mão

660€*

Renda

**48 meses /
60.000 KMS**

Prazo

0%

Entrada Inicial

*Valor com IVA incluído. Exemplo para campanha em Renting (Aluguer Operacional) para Škoda Superb Break 2.0 TDI 150cv DSG. Contrato de 48 meses e 60.000 km através da marca registada e licenciada Škoda 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. Campanha válida até 31/12/2023. Limitado ao stock existente. Imagem não contratual.



15H00 APRESENTAÇÃO EDP COMERCIAL

7. No caminho da eletrificação de frotas

ORADOR

Carlos Moreira

EDP CLIENT SOLUTIONS MANAGEMENT TEAM

A EDP tem vindo a trabalhar para ter soluções cada vez mais ajustadas às frotas corporativas. Nos dias de hoje, trocar para uma frota elétrica é cada vez mais fácil

O sector dos transportes ainda é responsável por 25% das emissões de CO2 e a forma mais eficiente de garantir a descarbonização deste sector é através da eletrificação. As empresas têm um papel óbvio e fundamental nesta transição, uma vez que são responsáveis por 40% dos quilómetros percorridos e 50% das emissões.

Numa década decisiva para acelerar a transição energética e travar as alterações climáticas, o tempo de olharmos para o papel das frotas é agora. É também o momento do ponto de vista económico para eletrificar as frotas corporativas, dado que o custo de utilização dos veículos elétricos é mais baixo do que o dos carros a combustão.

Este ano, a EDP apostou na disponibilização de soluções integradas para apoiar a eletrificação das frotas das empresas, que vão desde o carregador, ao cartão de carregamento na rede pública (CEME) e a ferramentas de monitorização da utilização destas soluções, ligadas a uma plataforma digital, que torna toda a experiência mais cómoda e transparente.

Estas soluções pretendem endereçar os desafios que um gestor de frota enfrenta na adoção da mobilidade elétrica e que passam pela seleção da

infraestrutura de carregamento, em que importa saber quais os equipamentos mais adequados para instalar em cada local; pela gestão dos pontos de carregamento, em que se torna necessário gerir e monitorizar os carregadores; bem como, pela gestão de utilizadores e consumos de cada veículo da frota.

O ecossistema digital EDP Charge vem responder de forma simples e integrada aos desafios dos gestores de frota, sendo composto por carregadores, por uma plataforma digital e app que garante a gestão de consumos e utilizadores e, que também permite fazer a gestão inteligente da potência, e pelos cartões frota que já permitem reembolsar o custo dos carregamentos em casa dos colaboradores, sem que esses equipamentos tenham de estar ligados à rede pública.

Assim, com o mesmo cartão EDP Charge, os colaboradores das empresas vão poder carregar na rua, na empresa e em casa, e o gestor de frota vai poder monitorizar os consumos, atribuir plafonds e definir acessos.

A plataforma EDP Charge está desenhada de forma modular e vai ajustando-se às necessidades crescentes das frotas e das empresas. Para saber mais sobre as nossas soluções, conte-nos através do mobilidade-eletrica@edp.pt.



8. Entrega dos troféus aos vencedores

Patrocinados pela VERIZON CONNECT, os Prémios Fleet Magazine distinguem os principais agentes do sector das frotas em Portugal, dos veículos automóveis aos intervenientes que desenvolvem um trabalho continuado em prol de uma gestão de frota mais sustentável, eficiente e segura. Conheça a metodologia do evento e a composição do júri que avaliou os veículos que concorreram às diversas categorias do Prémio “Carro de Empresa” e elegeu a vencedora do troféu “Gestora de Frota”

Quatro é o número de categorias que compõem o Prémio “Carro de Empresa”: três estão reservadas a veículos ligeiros de passageiros, divididos pelos três escalões de Tributação Autónoma para empresas (através do respetivo custo de aquisição) e a quarta categoria avaliada é a dos veículos ligeiros de mercadorias. Dois prémios adicionais distinguem a viatura 100% elétrica que obteve a pontuação mais elevada de entre todas as inscritas e ainda o automóvel, elétrico ou não elétrico, que recolheu o maior número de votos do júri.

Este júri é independente da FLEET MAGAZINE e foi selecionado após cada um dos seus elementos ter sido nomeado pelas seis maiores gestoras de frota a operar em Portugal. É composto por decisores com funções de gestão e/ou compra de viaturas para a sua empresa, que, ao longo de vários meses, conduziram algumas dezenas de viaturas para posteriormente pontuarem critérios de relação qualidade/preço, equipamento, segurança, condução e viabilidade numa frota profissional.

Com base na experiência pessoal de cada elemento do júri e na apresentação enviada pelas locadoras, este mesmo painel decidiu também a atribuição do Prémio “Gestora de Frota”.

PREMIAR A GESTÃO DE FROTA DAS EMPRESAS

A escolha dos Prémios “Frota do Ano” e “Frota Verde” é igualmente uma decisão exterior

à FLEET MAGAZINE. Enquanto entidade organizadora, responsabilizamo-nos apenas pela coordenação do processo e por garantir a transparência de todo o processo.

Assim, o Prémio “Frota do Ano” é decisão de seis gestoras de frota que avaliam o melhor projeto a concurso elaborado na área de Gestão de Frota, apresentado por empresas concorrentes a partir da elaboração de um formulário online.

O Prémio “Frota Verde” resulta de uma avaliação realizada pela ADENE, Agência para a

Energia. Aplicando a metodologia MOVE+, esta entidade avalia os dados e analisa os processos implementados pelas empresas no percurso de tornarem a sua frota mais eficiente do ponto de vista energético. Além do troféu, a empresa vencedora deste prémio ganha ainda o certificado MOVE+, o sistema de análise e classificação do desempenho energético de frotas automóveis desenvolvido pela ADENE.

A inscrição e participação das empresas concorrentes a estes dois Prémios são gratuitas.



A Verizon Connect, empresa especializada em soluções tecnológicas de gestão de frotas através de GPS, é a 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. O Reveal, da Verizon Connect, é uma solução completa de gestão de frotas e ativos que permite gerir frotas mistas, ou seja, compostas por veículos com motor de combustão interna (MCI) e por veículos elétricos (EVs), numa única

plataforma, fornecendo dados relevantes para cada tipo de veículo. Está disponível através de uma aplicação web e mobile, contando com um conjunto de apps nativas para Android e iOS, destinadas a gestores e condutores.

“É uma enorme honra para a Verizon Connect patrocinar, pelo 5.º ano consecutivo, os Prémios Fleet Magazine. Ter a possibilidade de associar a marca Verizon Connect a uma iniciativa que de forma independente identifica as melhores opções para frotas empresariais e destaca projetos de gestão de frotas e mobilidade assentes na sustentabilidade, é uma forma de reafirmar o nosso compromisso para com o desenvolvimento do setor de Gestão de Frotas.” refere Mónica Dias, diretora de Marketing da Verizon Connect Portugal.



PARTICIPE NOS PRÉMIOS FLEET MAGAZINE 2024

As marcas automóveis interessadas em concorrer com as suas viaturas ao Prémio “CARRO DE EMPRESA”, bem como as entidades que pretendam candidatar-se aos Prémios “FROTA DO ANO” e “FROTA VERDE” podem inscrever-se na página oficial do evento – www.premiosfleetmagazine.pt – ou através deste QR CODE.

PRÉMIOS FLEET MAGAZINE 2023

JÚRI DAS CATEGORIAS “CARRO DE EMPRESA” E “GESTORA DE FROTA”

Este painel de jurados testou e avaliou os automóveis a concurso, votando também para o Prémio Gestora de Frota. Quem são, quantos carros têm em parque, quantos renovaram este ano e quantos contam adquirir ou substituir em 2024? E quais os principais desafios que têm para resolver?



Imagem de grupo do júri da edição 2023 dos Prémios Fleet Magazine, juntamente com elementos da Verizon Connect, empresa que patrocina o evento desde 2018. Na foto estão também alguns elementos da equipa da Fleet Magazine



Hugo Próspero
Fleet Management Specialist
Claranet

Transita do painel da edição de 2022 dos Prémios FLEET MAGAZINE e foi o elemento escolhido pela organização para Presidente do júri da edição de 2023.

Em parque no final 2023:

- 242 Ligeiros de Passageiros
- 20 Comerciais ligeiros

Renovações em 2023:

- 41 Ligeiros de Passageiros, dos quais 1 BEV e 38 PHEV

Renovações planeadas para 2024:

- 148 Ligeiros de Passageiros, dos quais 25 BEV

e 95 PHEV

- 20 Comerciais ligeiros

Modelo predominante:

- AOV

Desafios 2023 (por ordem de importância):

- Deficiente manutenção preventiva por parte das locadoras que originam imobilizações prolongadas sem o devido acompanhamento, bem como custos extra e inesperados para as empresas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas (face à subida/incerteza dos custos de aquisição)
- Negociação com os parceiros (marcas/gestoras, etc.)
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Fiscalidade (incerteza quanto a mudanças ou quanto ao correto aproveitamento de benefícios, etc.)
- Sinistralidade

Desafios/dificuldades previstos para 2024:

- Deficiente manutenção preventiva por parte das locadoras que originam imobilizações prolongadas sem o devido acompanhamento
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Fiscalidade
- Sinistralidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo as seguintes alterações na política de frota:

- Alteração nos prazos de utilização/contratação da viatura (período de tempo e/ou quilómetros)
- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Introdução de novas soluções de motor

Avaliação:

Os Prémios FLEET MAGAZINE utilizam um método de avaliação transparente, consistente e completo, onde o júri avalia a prestação das locadoras e a qualidade do produto das marcas/modelos de automóveis concorrentes. Considerando a vasta experiência dos elementos que compõem o júri, acredito que os resultados desta avaliação espelham na íntegra a opinião das empresas com frota automóvel. Isso faz com que os Prémios FLEET MAGAZINE sejam anualmente uma referência no sector automóvel.

Em 2023, notou-se uma adesão maior por parte das marcas, sendo a amostragem das viaturas mais completa. Ainda assim, algumas deveriam ter uma participação mais ativa no concurso e considerar proibitivo não marcar a sua presença num evento desta dimensão.



Deficiente manutenção preventiva por parte das locadoras que originam imobilizações prolongadas sem o devido acompanhamento, bem como custos extra e inesperados para as empresas (“Desafios/dificuldades sentidas e previstas”, Hugo Próspero, Claranet)



Ana Nunes
Fleet Manager
INETUM Portugal

Viaturas em parque no final 2023:

- 260 Ligeiros de passageiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2023:

- 60 Ligeiros de passageiros

Renovações/Aquisições previstas em 2024:

- 54 Ligeiros de passageiros

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2023:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros

Desafios/dificuldades previstos para 2024:

- Fiscalidade
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Introdução de novas soluções de motor
- Aumento do número de veículos em frota

Avaliação:

Os Prémios Fleet Magazine foram uma agradável surpresa. Gostei da interação com o grupo, tornando-se uma experiência bastante enriquecedora a nível profissional e até pessoal. O envolvimento foi completo, não podendo dizer o mesmo de algumas marcas que demonstraram falta de profissionalismo. Fazem falta mais eventos como este, orientado para as empresas, sendo esta uma experiência a repetir.



Baião Paulo
Gestor de Frota
Unilever FIMA

Viaturas em parque no final 2023:

- 247 Ligeiros de Passageiros
- 7 Comerciais Ligeiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2023:

- 109 Ligeiros de passageiros, dos quais 109 BEV
- 5 Comerciais Ligeiros

Renovações/Aquisições previstas em 2024:

- 113 Ligeiros de Passageiros, dos quais 113 BEV

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2023:

- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros
- Transição energética para BEV (seleção dos modelos e locadoras, identificação de parcerias específicas para carregamento público e home, identificação de novos modelos de coleção de informação operacional)

Desafios/dificuldades previstos para 2024:

- Gestão de uma frota tendencialmente BEV: controlo de consumos, home chargers, etc.
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Fiscalidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Introdução de novas soluções de motor

Avaliação:

Experiência enriquecedora, que me deu a oportunidade de testar viaturas nem sempre óbvias como opção de frota. A abertura a novos *players* permitiu-me alargar a perspetiva que tinha do mercado, provavelmente algo conservadora. Senti falta de algumas marcas, também com propostas aparentemente interessantes, mas que não se apresentaram na competição.



Bruno Melo
Buyer
A4F Algafuel SA

Viaturas em parque no final 2023:

- 46 Ligeiros de passageiros
- 7 Comerciais ligeiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2023:

- 46 Ligeiros de Passageiros, dos quais 3 BEV e 12 PHEV
- 7 Comerciais ligeiros

Renovações/Aquisições previstas em 2024:

- 5 Ligeiros de Passageiros, dos quais 2 BEV e 3 PHEV

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2023:

- Fiscalidade
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Negociação com os parceiros
- Escolhas de modelos/definição de grelhas face à subida/incerteza dos custos de aquisição
- Sinistralidade
- Quilometragem a contratar

Desafios/dificuldades previstos para 2024:

- Fiscalidade
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Negociação com os parceiros
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Sinistralidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Introdução de novas soluções de motor
- Aumento do número de veículos em frota
- Alteração nos prazos de utilização/contratação da viatura

Avaliação:

De uma forma isenta e imparcial, os prémios FLEET MAGAZINE permitem distinguir, não apenas o bom trabalho das locadoras e

das marcas automóveis concorrentes, como, também, aos membros do júri, conhecer e testar alguns modelos recém-lançados. Uma vez que o júri é composto por um vasto número de elementos de vários sectores de atividade, fica-se com uma visão mais próxima da realidade e do dia-a-dia das empresas, designadamente no que diz respeito às novas tendências com vista à descarbonização do parque automóvel. Por fim, fica uma palavra final de reconhecimento e agradecimento a toda a estrutura da FLEET MAGAZINE, pelo incansável apoio prestado ao júri.



Carlos Pinto
Gestor de Frota

Viaturas em parque no final 2023:

- 41 Ligeiros de Passageiros
- 125 Comerciais ligeiros
- 7 Camiões Grua

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2023:

- 12 Ligeiros de Passageiros, dos quais 3 BEV e 3 PHEV
- 19 Comerciais ligeiros, dos quais 9 BEV

Renovações/Aquisições previstas em 2024:

- 4 Ligeiros de passageiros BEV

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2023:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Negociação com os parceiros
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Fiscalidade
- Sinistralidade

Desafios/dificuldades previstos para 2024:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Negociação com os parceiros
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Fiscalidade
- Sinistralidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração nos prazos de utilização/contratação da viatura
- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Tributação de algumas viaturas na esfera do IRS do utilizador
- Introdução de novas soluções de motor
- Variação do número de veículos em frota
- Adoção de outras soluções de mobilidade além do automóvel

Avaliação:

O modelo do evento, que integra responsáveis de frota com vasta experiência, permite uma avaliação detalhada das viaturas a concurso e às marcas apresentar novos modelos e soluções tecnológicas para uma mobilidade mais sustentada.

É importante que, ciclicamente, os gestores de frota, as marcas, as locadoras e os produtores de energia/combustíveis possam partilhar ideias e soluções para o conjunto de desafios que os objetivos de descarbonização das frotas vieram colocar.



Gonçalo Brito
Gestor de compras e frota
Securitas Direct Portugal

Viaturas em parque no final 2023:

- 98 Ligeiros de Passageiros
- 273 Comerciais ligeiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2023:

- 40 Ligeiros de Passageiros, dos quais 1 PHEV
- 41 Comerciais ligeiros

Renovações/Aquisições previstas em 2024:

- 16 Ligeiros de Passageiros
- 83 Comerciais ligeiros

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2023:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Sinistralidade
- Fiscalidade
- Negociação com os parceiros

Desafios/dificuldades previstos para 2024:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Sinistralidade
- Fiscalidade
- Negociação com os parceiros

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração nos prazos de utilização/contratação da viatura
- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Introdução de novas soluções de motor

Avaliação:

Os Prémios Fleet Magazine são uma excelente oportunidade para os gestores de frota conhecerem e avaliarem as novidades apresentadas pelos fabricantes. O modelo permite avaliar de forma transparente as viaturas apresentadas a concurso. Relativamente ao envolvimento das marcas é de lamentar a reduzida participação de modelos comerciais.



Hélia Duarte
Fleet Manager
Celfocus SA, grupo Novabase

Viaturas em parque no final 2023:

- 352 Ligeiros de passageiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2023:

- 138 Ligeiros de Passageiros, dos quais 5 BEV e 106 PHEV

Renovações/Aquisições previstas em 2024:

- 80 Ligeiros de Passageiros, dos quais 15 BEV e 50 PHEV

Modelo predominante:

- AOV

Desafios/dificuldades sentidos em 2023:

- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Fiscalidade
- Sinistralidade
- Negociação com os parceiros

Desafios/dificuldades previstos para 2024:

- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Fiscalidade
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Sinistralidade
- Negociação com os parceiros

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alterações na tipologia de viaturas utilizadas
- Introdução de novas soluções de motor

Avaliação:

O evento é importante para reconhecer e premiar o trabalho excepcional no mercado de frotas e gestão de mobilidade corporativa. A iniciativa incentiva a excelência, a competição saudável e o compartilhamento de melhores práticas, contribuindo para o desenvolvimento e aprimoramento deste sector.



Luis Farias
Diretor de Compras, Frota, Segurança Interna e Gestão de Infraestruturas
Banco de Investimento Global

Viaturas em parque no final 2023:

- 72 Ligeiros de Passageiros

Renovações/aquisições até ao final de 2023:

- 1 Ligeiro de Passageiro PHEV

Renovações/Aquisições previstas em 2024:

- 25 Ligeiros de Passageiros, dos quais 10 BEV e 15 PHEV

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2023:

- Fiscalidade
- Qualidade do serviço das empresas de outsourcing que prestam serviço às gestoras de frotas e falta de controlo das mesmas sobre a qualidade do serviço
- Negociação com os parceiros

Desafios/dificuldades previstos para 2024:

- Fiscalidade
- Negociação com os parceiros

- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Qualidade do serviço das empresas de outsourcing que prestam serviço às gestoras de frotas e falta de controlo das mesmas sobre a qualidade do serviço, que se tem verificado em 2023.

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração nos prazos de utilização/contratação da viatura
- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Introdução de novas soluções de motor

Avaliação:

Não mudaria nada no modus operandi no modelo, uma vez que considero ser uma boa solução. As marcas deveriam ter mais unidades de viaturas disponíveis para teste, de modo a que se pudessem acelerar a realização dos mesmos.



Qualidade do serviço das empresas de outsourcing que prestam serviço às gestoras de frotas e falta de controlo das mesmas sobre a qualidade do serviço, que se tem verificado em 2023 (“Desafios/dificuldades sentidas e previstas”, Luís Farias, Banco BIC



Paulo Almeida
Diretor de frota
CereLinex – Consultores de Engenharia

Viaturas em parque no final 2023:

- 98 Ligeiros de passageiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2023:

- 0

Renovações/Aquisições previstas em 2024:

- 80 Ligeiros de passageiros

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2023:

- Negociação com os parceiros
- Sinistralidade

Desafios/dificuldades previstos para 2024:

- Negociação com os parceiros
- Sinistralidade
- Manutenção das Viaturas

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração nos prazos de utilização/contratação da viatura
- Introdução de novas soluções de motor
- Redução do número de veículos em frota
- Adoção de outras soluções de mobilidade além do automóvel

Avaliação:

O evento permite valorizar o trabalho que as marcas automóveis têm vindo a desenvolver e permitem a nós, gestores de frota, melhor conhecimento dos produtos e serviços que existem no mercado. Quero agradecer o convite que me fizeram e dar os parabéns à FLEET MAGAZINE e a todas as marcas concorrentes.



Paulo Sobral
Responsável Frota Portugal
Prosegur

Viaturas em parque no final 2023:

- 233 Ligeiros de passageiros
- 677 Comerciais ligeiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2023:

- 145 Ligeiros de passageiros, dos quais 7 PHEV e 44 Bi-Fuel (Gasolina+GPL)
- 503 Comerciais ligeiros

Renovações/Aquisições previstas em 2024:

- 40 Ligeiros de passageiros, dos quais 10 BEV e 10 Bi-Fuel
- 40 Comerciais Ligeiros

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2023:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros
- Fiscalidade
- Sinistralidade

Desafios/dificuldades previstos para 2024:

- Fiscalidade
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Negociação com os parceiros
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Sinistralidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Introdução de novas soluções de motor

Avaliação:

O modelo do evento é bastante abrangente ao parque automóvel, os jurados têm o apoio constante da organização, possibilitando contactos e documentação suficiente para as votações.

O envolvimento das marcas foi ao encontro do expectável. Quanto às políticas de cada uma das marcas, existiu disponibilidade em facultar modelos de testes, as entregas para os testes demoraram um pouco a iniciar, mas correram de modo bastante ágil. Contudo algumas marcas apresentaram modelos com equipamento superior ao que estava a concurso, condicionando algumas das avaliações.



O modelo do evento é bastante abrangente ao parque automóvel, os jurados têm o apoio constante da organização, possibilitando contactos e documentação suficiente para as votações. (Paulo Sobral, Prosegur)



Pedro Santos
Diretor de Compras da Área Não Alimentar
Sogenave, grupo Trivalor

Viaturas em parque no final 2023:

- 475 Ligeiros de passageiros
- 625 Comerciais ligeiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2023:

- 125 Ligeiros de passageiros, dos quais 25 PHEV e 2 BEV
- 150 Comerciais ligeiros, dos quais 5 BEV

Renovações/Aquisições previstas em 2024:

- 125 Ligeiros de passageiros, das quais 20 PHEV e 5 BEV
- 200 Comerciais ligeiros, dos quais 20 BEV

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2023:

- Falta de peças, atrasos na manutenção/assistência técnica nas oficinas
- Incerteza na entrega de viaturas
- Viaturas de substituição (rent-a-car com dificuldade em colmatar necessidades)
- Mudanças no mercado de locação (fusão dos maiores players europeus)
- Fiscalidade

Desafios/dificuldades previstos para 2024:

- Agenda interna e externa para a descarbonização da frota
- Fim do diesel e opções no mercado mais caras
- Fiscalidade
- Juros altos e inflação persistente
- Revolução tecnológica, com marcas orientais a darem cartas (e incerteza no comportamento do mercado)

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Introdução de novas soluções de motor
- Reavaliação do formato de carregamento elétrico automóvel

- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída

Avaliação:

Os Prémios FLEET MAGAZINE são reconhecidos como uma iniciativa séria, independente e versada para as frotas de empresas. Neste âmbito, é muito positiva a proximidade a marcas que normalmente não são trabalhadas, permitindo conhecer a oferta existente de mercado. O contacto direto e sem filtros às viaturas permitem criar uma opinião tão objetiva quanto possível e melhor executar a nossa função.



Os Prémios FLEET MAGAZINE são reconhecidos como uma iniciativa séria, independente e versada para as frotas de empresas. Neste âmbito, é muito positiva a proximidade a marcas que normalmente não são trabalhadas, permitindo conhecer a oferta existente de mercado. O contacto direto e sem filtros às viaturas permitem criar uma opinião tão objetiva quanto possível e melhor executar a nossa função. (Pedro Santos, Sogenave, grupo Trivalor)

QUANDO A ESTRADA PRENDE A RESPIRAÇÃO.

A nova MAN TGE Individual Lion S.



Não existem desafios impossíveis para a nova MAN TGE Individual Lion S. A sua combinação de tecnologia inovadora, conforto máximo e design impressionante torna-a muito mais do que uma simples carrinha.

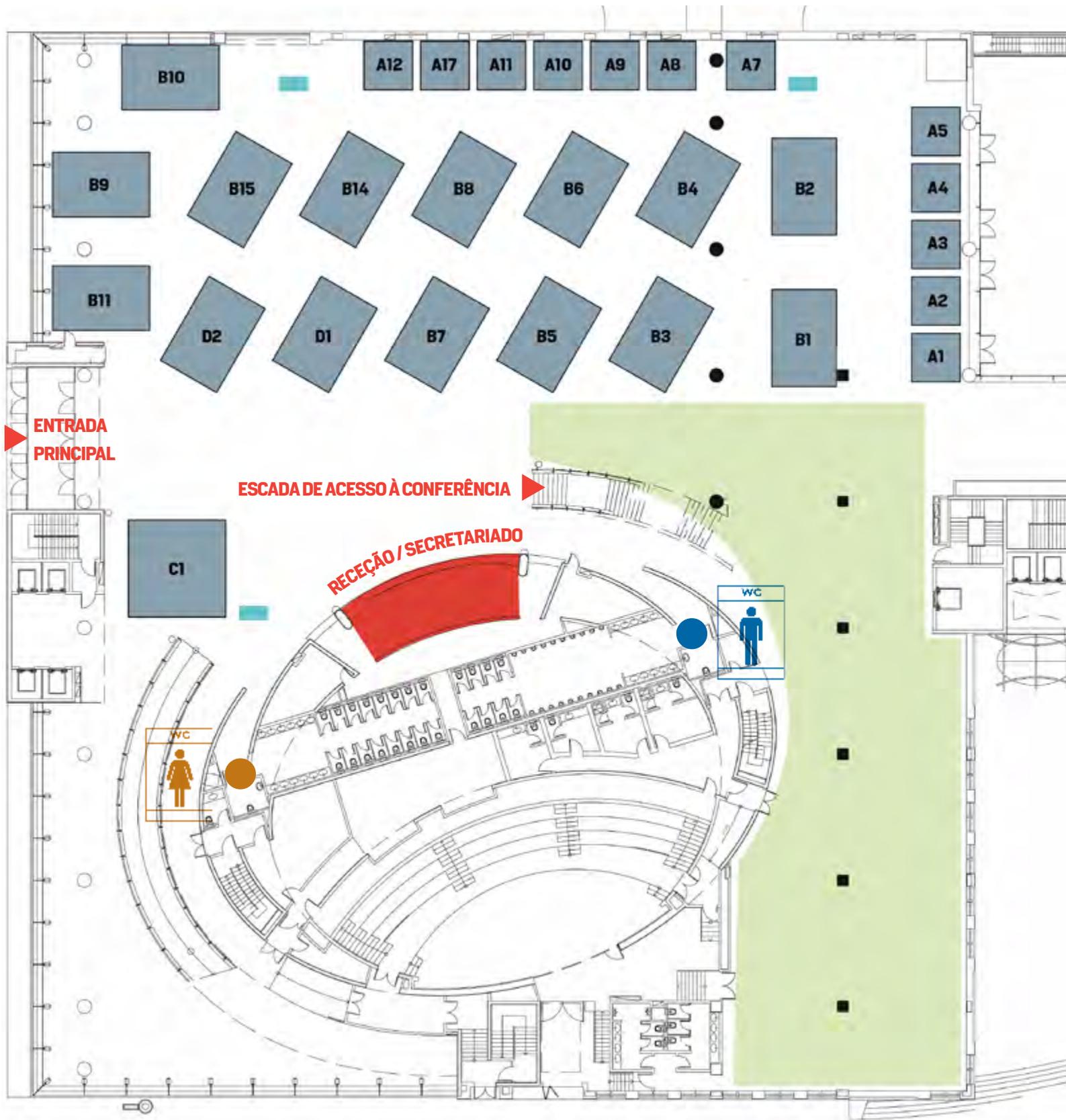
Estabelecendo novos padrões de qualidade, o seu design exclusivo garante que irá conquistar o coração de todos os fãs de corridas de competição.

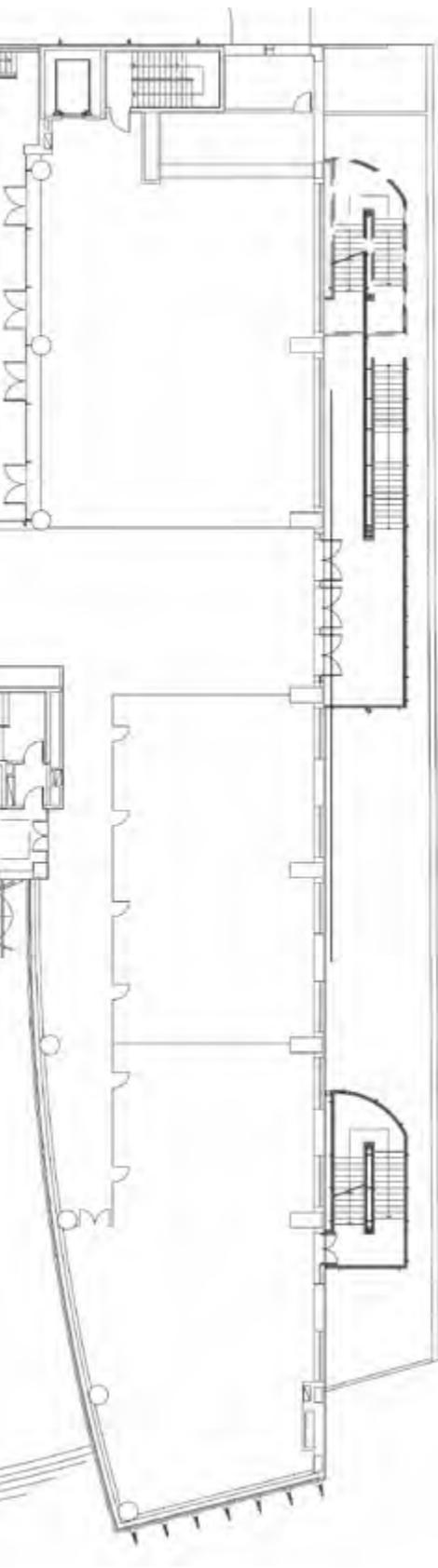
O TGE Individual Lion S é a escolha perfeita para os que querem um veículo tão impressionante como o trabalho que fazem.

Saiba mais em: www.van.man/



PISOO



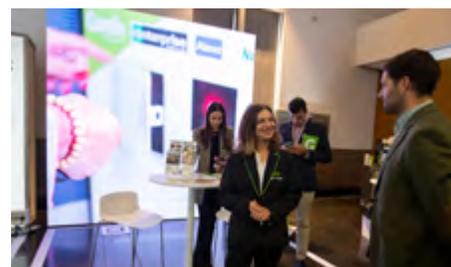


Planta do evento

- **WC HOMENS**
- **WC SENHORAS**
- **ÁREA DO ALMOÇO**
- **ESPAÇOS COFFEE BREAK**
- **STANDS**

Expositores:

- B6 ALFA ROMEO**
- B2 ARVAL**
- B5 BYD**
- B14 C. SANTOS VP**
- A11 CHARGE GURU**
- B11 DRIVE ON HOLIDAYS MOVIDA**
- B8 DS AUTOMOBILES**
- B9 EUROPCAR**
- A8 EVIO**
- A12 E A17 FLEET MAGAZINE**
- B4 GRUPO ASTARA**
- A2 JAT FLEET**
- D2 KINTO**
- C1 LEASEPLAN**
- B10 LEASYS MOBILITY PORTUGAL**
- A1 LOCARENT**
- A3 MFORCE**
- B3 MG PORTUGAL**
- D1 POLESTAR**
- A10 RADIUS PORTUGAL**
- B7 SANTOGAL BMW**
- B1 SIXT**
- A5 TARGA TELEMATICS**
- A7 VERIZON CONNECT**
- A4 VIA VERDE**
- B15 VOLVO**
- A9 VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES**





Entrada de **rompante**

— A MG é uma marca com história e provas dadas no velho continente, que regressa agora com objetivos bem definidos: vender mais de 200 mil carros na Europa e, em Portugal, conquistar 2,25% de quota de mercado. Isto significa vender perto de quatro mil ligeiros novos já em 2024. Será que consegue?

Embora tenha chegado a Portugal em 2021, ano em que o seu único concessionário vendeu 27 unidades, a MG tem traçado um caminho de sucesso ao longo dos dois anos de [renovada] existência no mercado nacional. Se em 2022, com o acrescentar de mais pontos de venda à rede, a marca vendeu 239 carros, o objetivo para 2023 é claro: fechar o ano com 1.250 unidades vendidas: ambiciosa previsão de uma marca que atualmente comercializa em Portugal um modelo a gasolina (ZS), um modelo híbrido plug-in (EHS) e quatro 100% elétricos (ZS EV, MG4, MG5 e Marvel R).

A MG, marca atualmente detida pelo grupo chinês SAIC Motor, fechará 2023 com 18 concessionários em Portugal, prevendo alcançar 26 pontos de venda em 2024. Para já,

faz saber que não pretende ir para o modelo de agenciamento e que, pelo menos até 2025, todo e qualquer negócio decorre através de um concessionário.

Conversámos com Ricardo Lotra, Country Sales Manager da MG em Portugal, que diz que a marca se quer tornar numa nova referência na condução eletrificada e torná-la acessível aos condutores. Tudo isto assente na relação qualidade-preço dos modelos, um dos valores históricos da marca, o que lhe vai permitir dar aos condutores portugueses o acesso a um automóvel elétrico de uma forma acessível, algo que, acrescenta Ricardo Lotra, era impossível até agora.

A MG interessa às empresas?

“Mais de 60% das vendas da marca destinam-se a empresas e ENI”, garante este

responsável. “Além disso, a grande vantagem que temos como marca é que todos os nossos produtos estão alinhados fiscalmente”.

Exemplo disso é o facto de todos os elétricos MG serem vendidos abaixo dos 62.500 euros (+ IVA). Logo, os respetivos encargos não estão sujeitos à taxa extraordinária de 10% de Tributação Autónoma. Também no caso do plug-in EHS, mesmo na versão topo-de-gama, é vendido abaixo dos 35 mil euros, garante Ricardo Lotra, adiantando que “neste momento, com a nossa oferta, conseguimos colocar alguns modelos abaixo dos 27.500 euros + IVA, em qualquer empresa”.

A gasolina continua a ser opção, mas a vossa estratégia é 100% elétrica?

79% das nossas vendas globais são eletrificadas. Gostaríamos de manter esse número, mas



"Todos os nossos produtos estão alinhados com a fiscalidade" (Ricardo Lotra)



“

Em 2024 vamos encontrar um parceiro para fazer connosco uma parceria de renting e daí nascerá a MG White Label

estamos cientes de que os trinta e muitos mil euros de *price tag* que muitos elétricos ainda têm não nos vão permitir oferecer um carro acessível para uma família. É aí que entra, por exemplo, o ZS a gasolina. Estamos a falar de um carro de 20 mil euros, que pode interessar às empresas dado o seu baixo custo. Por isso, estamos cientes de que o peso e penetração dos nossos veículos eletrificados pode vir a sofrer um pequeno golpe. Temos perfeita consciência de que o ZS a gasolina vai vender muito em Portugal, mas reforço: o nosso foco continua a ser a eletrificação.

Há atualmente algum tipo de solução ou produto financeiro que a MG esteja a desenvolver para empresas e ENI que queiram reforçar a frota com carros elétricos? Por exemplo, um desconto especial para empresas?

Neste momento, e até final de 2023, não há condições diferenciadas. Não fazemos distinção. O que estamos a preparar para o primeiro trimestre de 2024 são duas ofensivas ligeiramente

diferenciadoras. Uma delas para a MG5, uma Station Wagon 100% elétrica, em dois canais específicos: Táxi e TVDE. Porque acreditamos que, para o canal B2B da mobilidade partilhada, este modelo faz algum sentido. Nesse aspeto, estamos a preparar uma ofensiva diferenciadora e é, nesta fase, o projeto específico para empresas que temos.

Têm algum parceiro preferencial para o aluguer operacional em Portugal?

Neste momento não. Em 2024 vamos encontrar um parceiro para fazer connosco uma parceria de renting e daí nascerá a MG White Label.

O facto de se tratar de uma marca que regressou ao mercado não será um problema? Nomeadamente no que respeita à importância que o residual tem num modelo de financiamento como o renting, por exemplo?

Felizmente, a marca, por si só, já fez esse trabalho. O exemplo que temos disso é que o MG4 tem um valor residual fantástico: a nível de residual nas empresas de AOV, está ao nível de marcas com maior historial no canal, estando mesmo ligeiramente acima de estreadores coreanos ou até alguns nipónicos. Portanto, podemos dizer que a própria marca conseguiu fazer isso, pelo menos, no MG4. Ainda não testámos com outros modelos, onde acredito que seja um pouco mais difícil. No segmento do Marvel R, por exemplo, será mais difícil competir.

“

O MG4 tem um valor residual fantástico. Nas empresas de AOV, está ao nível de marcas com maior historial no canal

i



MAIS INFORMAÇÃO,
IMAGENS E PREÇOS



Miguel Vassalo

COUNTRY MANAGER AUTOROLA

O que é que os carros telecomandados têm que ver com o futuro da *mobilidade*?

Imagine entrar num automóvel, definir o seu destino e, de seguida, acomodar-se confortavelmente para relaxar ou trabalhar, enquanto é transportado por autoestradas e ruas urbanas congestionadas, chegando em segurança ao local desejado algum tempo depois. Sem dúvida, esta visão remete-nos de imediato para o futuro da mobilidade autónoma, mas na verdade não é aí que eu quero chegar. Apesar de todo o entusiasmo em torno da condução autónoma, é provável que a sua adoção generalizada não ocorra tão rapidamente como se antecipou. Até que este cenário se materialize, uma outra abordagem igualmente extraordinária, embora de aplicação mais simples, poderá emergir: refiro-me à condução remota de veículos.

Esta tecnologia encontra-se em desenvolvimento e já está a ser testada em ambientes controlados, como minas, portos, armazéns e grandes propriedades agrícolas. Até agora, a sua aplicação em vias públicas tem sido limitada, no entanto, brevemente, prevê-se uma utilização mais alargada por duas razões principais.

Por um lado, a condução remota pode vingar como um complemento à condução plenamente autónoma, tanto na atual fase de testes como no futuro. À medida que a condução remota amadurece, poderá permitir que os veículos autónomos transitem em cenários de condução particularmente desafiantes, como em situações de condições meteorológicas adversas e zonas de tráfego intenso de pedestres,

transferindo o controlo de forma suave para operadores remotos humanos. Esta simbiose entre homem e inteligência artificial pode facilitar a escalabilidade da tecnologia de condução autónoma de forma mais segura e rápida.

Por outro lado, pode facilitar a movimentação e entrega de veículos no contexto dos rent-a-car e carsharing. De facto, esta solução poderá bem ser o ingrediente secreto que faltava para mitigar os grandes desafios de rentabilidade apresentados pelo modelo de negócio da mobilidade partilhada. A eficiência operacional poderá dar um salto gigantesco, caso as operações remotas possam facilitar o reposicionamento estratégico de veículos em áreas de elevada procura, promovendo assim a acessibilidade e reduzindo os tempos de espera e os custos envolvidos com toda a operação.

Os sistemas de condução remota compreendem três componentes principais: um veículo equipado com sensores, câmaras e outros dispositivos que proporcionam ao condutor remoto uma visão de 360 graus do ambiente circundante; um posto de controlo re-

moto onde o operador pode gerir a direção, a travagem e a aceleração do veículo; e uma ligação de comunicação de alta velocidade entre o veículo e o posto de controlo. Quando ativados, os sensores e as câmaras do veículo transmitem dados em tempo real para a estação remota, permitindo ao operador manobrar o veículo com base nessa informação, mesmo a milhares de quilómetros de distância.

Várias empresas estão atualmente empenhadas no desenvolvimento de tecnologia que viabilize a condução remota. Um dos pioneiros nesta área é a Vay, uma empresa com sede em Munique que ambiciona colocar em breve na estrada uma frota de veículos controlados remotamente. Os seus fundadores, frustrados com o lento progresso da condução autónoma, idealizaram uma alternativa que pode acelerar a emergência dos chamados robô-táxis. A Vay posiciona-se como uma alternativa à mobilidade autónoma atualmente encabeçada por empresas como a Waymo, Cruise e a própria Tesla. Através da aplicação da Vay, vamos poder escolher um veículo elétrico da nossa preferên-

“

A condução remota de veículos poderá bem ser o ingrediente secreto que faltava para mitigar os grandes desafios de rentabilidade apresentados pelo modelo de negócio da mobilidade partilhada



A aplicação da Vay permite que remotamente um humano conduza o veículo ao local de recolha que seleccionámos. Depois de o conduzimos manualmente até ao destino, o condutor remoto retoma o controlo do veículo, evitando a necessidade de procurar estacionamento.



Sediada na Califórnia, a Phantom Auto centra-se atualmente no sector da logística, operando várias soluções de condução à distância de camiões de estaleiro e empilhadores em armazéns e portos. Esta aprendizagem deixa a empresa bem posicionada para soluções de mobilidade partilhada

cia. Remotamente um humano conduzirá o veículo diretamente até ao local de recolha por nós selecionado, controlando-o a partir de um posto de controlo remoto. Após a chegada do veículo, conduzimos manualmente até ao nosso destino, como habitualmente. Ao chegar ao destino, um condutor remoto retoma o controlo do veículo, evitando assim que tenhamos de procurar um lugar de estacionamento.

Embora inicialmente seguindo a mesma abordagem, outro pioneiro, a Phantom Auto, sediada na Califórnia, procura agora assegurar a viabilidade económica imediata do seu negócio centrando-se em desafios mais pequenos, mas com um potencial de mercado enorme, como o sector da logística. Assim, opera atualmente várias soluções de condução à distância de camiões de estaleiro e empilhadores em armazéns e portos. Naturalmente, espera que todo este percurso de aprendizagem deixe a empresa bem posicionada para regressar mais tarde às soluções de mobilidade partilhada.

Contudo, como acontece com qualquer avanço tecnológico, a condução remota não se encontra imune a obstáculos. Esta pode acarretar significativos desafios de segurança, nomeadamente a possibilidade de interrupção da conectividade durante a sua operação, a limitada perceção situacional por parte do condutor remoto, questões de cibersegurança e a ameaça do terrorismo, são apenas alguns dos desafios.

Apesar destas e outras preocupações com a regulamentação e atribuição de responsabilidades em caso de acidente, é incontornável que a condução remota já está a introduzir transformações substanciais na logística e promete revolucionar igualmente o sector dos transportes. Empresas como a Vay e a Phantom estão na vanguarda do desenvolvimento de soluções práticas e, num futuro próximo, a condução remota poderá afirmar-se como uma componente fundamental do futuro da mobilidade partilhada sem a presença física de um condutor.

“
Quando ativados, os sensores e as câmaras do veículo transmitem dados em tempo real para a estação remota, permitindo ao operador controlar o veículo com base nessa informação, mesmo a milhares de quilómetros de distância

Wallbox portátil

O Juice Booster 3 air é um carregador e ao mesmo tempo uma wallbox. Com esta solução, consegue-se evitar os custos de instalação de uma wallbox fixa e gerir os consumos de vários utilizadores



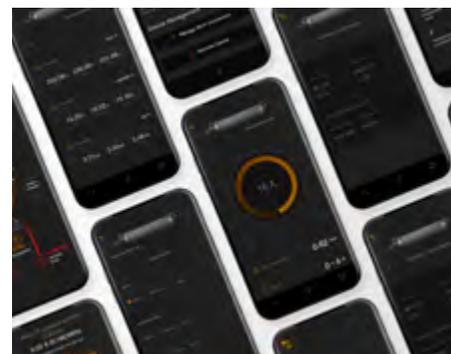
— Quando se pensa em mobilidade pensa-se em viaturas elétricas. Mas além das próprias viaturas, todo o sistema que alimenta esta mobilidade elétrica é tão desafiante como os próprios carros. Um dos componentes de uma estrutura de suporte à frota elétrica prende-se com a instalação da wallbox. Há já muita oferta no mercado, inclusive por quem financia as viaturas ou entrega a eletricidade, mas a Juice Technology aparece com um dispositivo que leva a simplicidade de gestão dos carregamentos ao limite. Trata-se do Juice Booster 3 air, com todas as funcionalidades de uma wallbox clássica, mas portátil.



— A gestão da segurança dos carregamentos é outra das características do Juice Booster 3 air. Se a tomada estiver mal ligada (indicação de falha de cablagem) ou se o veículo consumir mais corrente do que a permitida (indicação de falha de sobrecarga), o Juice Booster 3 air deteta-o e rejeita ou interrompe imediatamente o carregamento. O sensor integrado no adaptador doméstico (Schuko, T12/T13, tipo L e tipo G) deteta quando os pinos da ficha ficam demasiado quentes e interrompe automaticamente o processo de carregamento. Esta solução que, de acordo com a marca, é a menor estação de carregamento móvel do mundo, debita 1,4 kW a 11 kW de corrente alternada, dependendo da tomada monofásica ou trifásica com até 16 amperes a que for conectada.



— A oferta de carregadores tem acompanhado o crescimento da mobilidade elétrica. No que toca ao Booster 3 air, este traz uma solução de grande conveniência para as empresas. Através da sua app e com cartões RFID, é possível fazer a gestão de acesso aos carregamentos. Na prática, significa que, com este sistema, a empresa não precisa de fazer a instalação de uma wallbox, limitando-se a ter este carregador e um cartão por cada utilizador. A embalagem vem com dois cartões por defeito, mas é possível pedir o número de cartões que for necessário.



— A gestão de carga baseada na nuvem pode ser configurada para até dez aparelhos através da app j+ pilot. Para tal, os postos de carregamento são convenientemente registados através do leitor QR na app e agrupados. Para proteger contra sobrecargas na ligação doméstica, define-se antecipadamente um valor limite para a potência que pode ser utilizada exclusivamente para carregamento. Quando um veículo ficar totalmente carregado ou for desligado da rede, a energia de carregamento que fica livre é transferida dinamicamente para os outros veículos.



MAIS INFORMAÇÕES,
CARACTERÍSTICAS
TÉCNICAS E IMAGENS



— Como o simpático animal que lhe dá nome, o Dolphin é um carro alegre e vibrante, características que saem reforçadas pelo leque de cores ousadas que estão disponíveis. Proporciona uma condução descontraída e, quer a resposta do motor de 204 cv das versões para já disponíveis, quer o volume da carroçaria como a capacidade de manobra, colaboram para uma apetecida agilidade urbana.

Simpático e divertido

É o carro elétrico mais pequeno e acessível da BYD. À primeira vista pode não parecer, mas as dimensões estão próximas do MG4 ou do VW ID.3, por exemplo. E a cerca de 26 cm de comprimento do BYD Atto 3, para o qual perde também em largura e altura, mas com quem partilha a vistosa tela central rotativa. O preço das versões de entrada é também outro excelente cartão-de-visita do Dolphin



— Conduzimos o BYD Dolphin alguns quilómetros em cidade. Além do inesperado espaço interior, a qualidade de construção não desaponta, apesar de visualmente o plástico impor-se. Necessidade de reduzir preço, peso e custo justificam-no, podendo ser até uma vantagem no que toca a resistência ao desgaste do tempo. O habitáculo está recheado de detalhes engraçados, como o formato do manipulador de abertura das portas. Há também uma total ausência de ruídos suspeitos ao rodar sobre piso irregular.



— 29.990 euros, pouco menos de 25 mil euros depois de deduzir o IVA.

Este é o preço que a BYD Portugal anuncia para a versão Active com motor de 95 cv, bateria de 44,9 kWh e autonomia combinada de 340 km. Mas quer esta, quer a versão Boost (por 30.690 euros acrescenta motor de 176 cv, jantes de 17" e suspensão traseira multi-link, mantendo o carregamento AC de 7 kW e CC de até 130 kW), só chegam a Portugal no início do próximo ano. A capacidade da bateria faz grande diferença sobre o preço das versões seguintes: Comfort e Design. Estas utilizam bateria de 60,4 kWh e custam, respetivamente, mais cinco mil e sete mil euros do que a versão Boost. Embora a potência do motor seja superior (204 cv), a autonomia combinada sobe até aos 427 km. Também a velocidade de carregamento cresce para 88 kW em CC e 11 kW em CA.



— Bateria e plataforma são duas grandes vantagens do Dolphin. A segunda, desenvolvida especificamente para veículos elétricos, é otimizada em termos de disposição e integração dos componentes elétricos. Daqui resulta equilíbrio e maior eficiência de consumo. Com vantagens para a dinâmica e para a flexibilidade e maximização do espaço dos modelos que a utilizam: Dolphin e Atto 3.

Por isso, ambos dividem a primeira vantagem: embora aparente ser uma solução mais pesada, o sistema de bateria do tipo LFP, designada Blade pela BYD, é uma solução mais económica em matéria de custo. Promete ser também mais resistente ao desgaste energético, além de mais segura em caso de embate com penetração da cápsula que aloja o conjunto de células. Ambientalmente tem também o processo de reciclagem mais facilitado.



MAIS INFORMAÇÕES,
CARACTERÍSTICAS
TÉCNICAS E IMAGENS



NOVIDADE

MAZDA MX-30 E-SKYACTIV R-EV

— Como um plug-in que se preze, o MX-30 R-EV tem uma autonomia elétrica de 85 km em ciclo misto e de 110 km em ciclo urbano. No entanto, e graças ao motor rotativo, o fim da ansiedade de autonomia está assegurado, uma vez que a combinação da bateria de 17,8 kWh e do depósito de combustível de 50 litros permite viagens de longa distância sem preocupações. De acordo com a Mazda, “uma autonomia total flexível superior a 600 km”. Particularidade interessante, o carregador de bordo é bidirecional. Ou seja, permite não só recarregar a bateria (admite carregamento rápido), mas também utilizar a energia acumulada para alimentar dispositivos elétricos até 1500 W, através de uma tomada no porta-malas.



— Já está disponível na rede de concessionários Mazda. Apresenta as mesmas versões de equipamento do MX-30 EV (Prime-Line, Advantage, Exclusive-Line e Makoto) e acrescenta uma versão inédita denominada Edition R. Não havendo para já preços especiais para empresas, os valores de aquisição do plug-in MX-30 R-EV começam nos 40.927 euros (versão Prime-Line). Como automóvel plug-in, deduzido o IVA a este valor, situa-se no segundo escalão da Tributação Autónoma para empresas.

Semi-elétrico

Quando foi lançado o MX-30, muitos questionavam o vazio por preencher debaixo do capot. A Mazda nunca escondeu a razão: em breve chegaria uma versão com extensor de autonomia para os 200 km anunciados naquele modelo. Ela já chegou. Chama-se MX-30 e-Skyactiv R-EV e é um híbrido plug-in. Mas ao contrário...



— É um “plug-in ao contrário” porque, contrariamente a outros híbridos plug-in presentes no mercado, o MX-30 R-EV é movido sempre em modo 100% elétrico. Embora esteja equipado com um motor de rotor único Wankel a gasolina (atualmente um exclusivo da Mazda) de 830 cc, com 75 cv de potência, este atua apenas como gerador de energia/extensor de autonomia. A tração enviada para as rodas é assegurada por um motor elétrico com 170 cv e 260 Nm de binário máximo.



— Com apenas 21 g/km de emissões de CO₂, o MX-30 R-EV diferencia-se dos restantes plug-in no mercado por ser o único a permitir carregamento em corrente contínua de até 36 kW. Num posto rápido, isso permite-lhe recuperar até 80% da bateria em cerca de 25 minutos. O carregamento em corrente alternada demora cerca de hora e meia a 7,2kW ou perto de 50 minutos num posto trifásico de 11 kW.



MAIS INFORMAÇÕES,
CARACTERÍSTICAS
TÉCNICAS E IMAGENS

Galp Frota Corporate

O primeiro cartão híbrido do mercado



Duas energias num único cartão

A pensar no futuro, lançámos o primeiro cartão híbrido do mercado. Com o novo Galp Frota Corporate terá acesso à maior rede de postos de combustível da Península Ibérica, assim como aos pontos de carregamento elétrico da rede Mobi.E em Portugal. A isto somam-se as vantagens já conhecidas das empresas, tais como descontos imediatos, a possibilidade de adquirir produtos e serviços Galp e pagar portagens em toda a Península Ibérica. Abastecer e carregar as frotas de veículos a combustível, híbridos e 100% elétricos vai ser ainda mais fácil e cómodo, com o cartão Galp Frota Corporate.

galp.pt





Pedro Miranda

DIRETOR COMERCIAL ADJUNTO DE BUSINESS DEVELOPMENT DA LEASEPLAN

Afinal, o que podemos esperar de 2024?

A questão colocada no título na altura em que escrevo pode soar provocatória considerando a atual conjuntura económica e política, tanto a nível nacional como internacional, com dois conflitos armados em curso com impacto mundial e uma Europa com um desempenho económico globalmente sofrível e, desde há um longo período, sob o jugo de uma inflação resiliente e de uma política de taxas de juro elevadas, determinadas pelo Banco Central Europeu e com fim ainda não anunciado.

O contexto generalizado de aumento de preços vivido desde há quase dois anos e o consequente aumento dos custos de utilização de veículos tornou incontornável a oportunidade para a LeasePlan, enquanto líder no mercado do renting e um dos maiores compradores de veículos a nível nacional, de analisar e partilhar com os seus clientes e com o mercado em geral, qual o contributo de cada variável para os aumentos dessa fatia importante nos custos de qualquer empresa frotista.

Essa análise resultou na criação, em outubro de 2022, de um indicador que mede o comportamento do mercado – o TCO Index LeasePlan (Fig. 1) –, benchmark suportado num cabaz de veículos de todas as motorizações e representativos das vendas a nível nacional, sobre os quais procedemos à monitorização dos custos totais de utilização respetivos.

Os resultados apurados no passado mês de outubro apresentam uma nova subida nos custos, mais concretamente um aumento global de 2% em relação à última medição efetuada em março de 2023 e um acumulado

de 30%(!) face à primeira medição efetuada há 18 meses atrás. Os fatores com maior peso relativo nesta evolução permanecem os mesmos – a amortização de capital e os juros, ou seja, a trajetória de subida no preço dos veículos e nas taxas de juro volta a ser responsável pela maior parte da degradação dos custos totais de utilização, com aumentos de 6 e 19% respetivamente, apenas nos últimos seis meses. De salientar também o aumento de 9% nos custos de exploração resultantes da pressão persistente neste domínio ao nível do preço das peças e da mão-de-obra.

Inflação e preço dos veículos

A verdade é que, apesar de todos os constrangimentos atuais, alguns indicadores económicos começam a apresentar sinais de alguma estabilização e espera-se poder assistir à inflexão da tendência durante o próximo

ano. É o caso precisamente da inflação que se espera ter interrompido a sua trajetória de subida, tendo Portugal apresentado um valor surpreendentemente reduzido no passado mês de outubro. Se este comportamento se mantiver, poderemos antecipar uma descida, ainda que gradual e prudente, das taxas de juro diretas e perspetivar o impacto positivo que daí resultará para a disponibilidade financeira de empresas e famílias e consequente aumento dos respetivos índices de confiança e retoma da iniciativa para investimentos e consumo, ambos condicionados durante o último ano (Fig. 2).

Se atentarmos em particular para o mercado automóvel, começam igualmente a identificar-se alguns sinais de interrupção na escalada dos preços dos veículos verificada até há poucos meses atrás, por contrapartida da retoma do interesse dos fabricantes de auto-

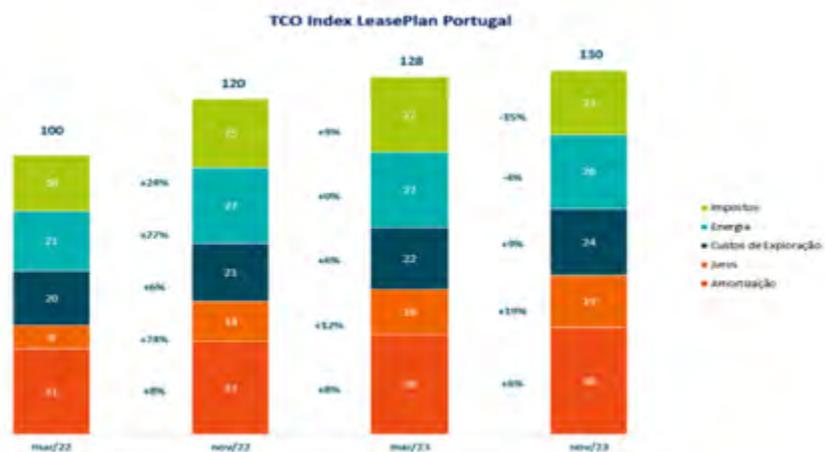


Fig. 1

Evolução da Inflação (%), 2019 - Outubro/2023



Fonte: Eurostat

Evolução das Taxas de Juro (%), 2021-23



Fig. 2

móveis e respetivas redes de distribuição em colocar produto no mercado recorrendo a políticas comerciais mais ativas e ambiciosas.

O recurso a veículos elétricos ou eletrificados pode e deve ser uma das ferramentas ao serviço das empresas para aliviar o impacto do aumento geral dos preços. A fiscalidade favorável que incide sobre estes veículos e a crescente diversidade na oferta de marcas e modelos, complementada com preços cada vez mais competitivos face aos modelos a combustão, resultará em menores custos totais de utilização para as empresas, assim como na redução do nível de emissões de CO₂, objetivo este que está – ou estará –, em breve, na agenda da generalidade das empresas.

Prazos de entrega e de imobilização em oficina

Ao nível da operacionalidade das frotas assistimos a evoluções moderadamente positivas. Os prazos de entrega de veículos novos por parte das marcas encurtaram significativamente e começam a aproximar-se, em alguns casos, dos prazos que vigoravam antes de março de 2020, conforme se pode verificar no gráfico. O recurso ao serviço de veículos de pré-entrega tenderá a perder relevância, mas continua a ser solução para casos ainda não normalizados (Fig. 3).

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

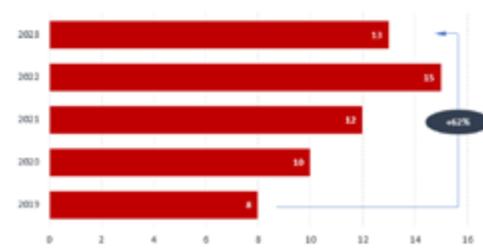


Fig. 3

Por outro lado, a reparação de avarias e sinistros ainda está a ser afetada por tempos de imobilização 62% acima dos verificados no ano de 2019. Tal é resultado da falta de peças e capacidade instalada da rede oficial para os diagnósticos preliminares e para as intervenções propriamente ditas. A tendência é de descida, mas a recuperação está a ser mais lenta no pós-venda do que aquela a que assistimos na produção e fornecimento de veículos novos, razão para que as empresas avaliem o custo/benefício de contratarem produtos de veículo de substituição com cobertura ilimitada de dias por intervenção (Fig. 4).

Antevemos por isso para 2024 um regresso progressivo à capacidade de planeamento dos ciclos de troca por parte das empresas,

Média de dias de imobilização por avaria*



*Não consideradas nas imobilizações por avaria todas as imobilizações superiores a 48 horas em oficina
Fonte: Consultoria LeasingPlan Portugal

Fig. 4

que já poderão contar com informação mais fidedigna sobre datas esperadas para que as suas encomendas sejam servidas. Por outro lado, no pressuposto do sucesso das políticas implementadas para combate à inflação e da retoma continuada da capacidade produtiva dos fabricantes, é expectável que os custos totais de utilização possam iniciar uma trajetória de descida ainda que ligeira e progressiva.

Renting e elétricos

Na gestão operacional diária dos veículos e, em particular, no que respeita aos seus tempos de imobilização, também se espera a respetiva normalização, ainda que a idade avançada de alguns desses veículos, resultante da extensão dos respetivos contratos e quilometragens, os coloquem em atracilco com estas melhorias e os mesmos careçam de intervenções mais profundas e, como tal, mais demoradas.

Conforme apresentado anteriormente e salientado ao longo dos últimos meses nesta colaboração regular, o recurso ao Renting é seguramente a opção com maior potencial ao dispor das empresas para fazer face às condicionantes atuais, incluindo diversas soluções adaptáveis à situação particular de cada frota. É um produto ideal para assegurar a cobertura de riscos às empresas, sustentar os custos e assegurar conveniência e mobilidade à operação da empresa e aos seus colaboradores.

Por outro lado, a adversidade atual pode e deve ser a alavanca para a decisão de rever políticas de frota no sentido de acelerar a transição para veículos elétricos, menos poluentes, com menores custos totais de utilização e, hoje em dia, com um design mais consensual para a generalidade dos seus futuros utilizadores. As barreiras à transição começam a ser cada vez menores, nomeadamente a complexidade e funcionalidade do ecossistema da mobilidade elétrica.

E, nesse sentido, os principais operadores de renting estarão capacitados para o aconselhar e prestar a consultoria necessária para a implementação de uma solução integrada e adequada a cada caso particular.



Carisma eletrizante

Tem presença e mostra estatuto. Mais de cinco metros de automóvel por quase dois de largura, com uma apreciável distância entre eixos. A qualidade e a tecnologia a que a marca já nos habituou. Um 'Série 5' que, não fosse a grelha fechada e a ausência de ponteiras de escape, e nem suspeitaríamos tratar-se de um 100% elétrico com mais de 300 cv

É impossível passar despercebido. E não é só pelo seu lado imponente, reforçado por uma frente desenhada em redor de uma grelha com o formato identitário da marca. Grelha que, por não ter o volume de outras criações recentes da BMW, reproduz o charme e o dinamismo que espelha muito do espírito da marca de Munique.

O lado atlético e elegante, vincado pelos traços laterais da carroçaria e na frente longa e esguia, ajudam a mascarar a volumetria exterior. Já o interior entrega o que é esperado encontrar num carro que, na versão ensaiada, recheada de equipamento e pormenores de estilo, custa mais de 90 mil euros: qualidade, um luxo sóbrio, conforto e uma experiência de condução que pode variar em função dos diferentes modos ao dispor

do condutor. Ou não tanto assim porque, invariavelmente, qualquer um deles conseguirá agradar.

O espaço traseiro parece não fazer inteira justiça às dimensões exteriores do carro. Um detalhe importante, sabendo-se que alguns dos seus proprietários poderão passar a maior parte das viagens nesta área do automóvel. Mas a leve elevação dos bancos traseiros permite aos ocupantes sentarem-se de forma mais natural e confortável, já que não se afundam no assento. Não parece – a frente esguia e a linha traseira que desce do tejadilho disfarçam bem –, mas este BMW i5 tem boa altura interior, a suficiente para o próprio condutor poder decidir elevar o banco e conduzi-lo quase como se de um SUV se tratasse.

Na parte dianteira da cabine, dominada por toques

de design, pela luz que parece flutuar e dividir horizontalmente o tablier, prevalece a tecnologia. Ao olhar do condutor exibe-se um quadro curvo constituído por dois ecrãs, lado a lado, de 12,3 e 14,9 polegadas; o primeiro, atrás do volante, programável na informação que oferece e na forma como ela surge e se modifica a partir de comandos no volante, o maior, ao centro, que recebe o sistema multimédia, de navegação, informações relacionadas com a condução eléctrica e o controlo da climatização, de variado equipamento de conforto, bem como a ativação ou desativação de sistemas e ajudas à condução. Algumas destas funções, como a seleção do ambiente de condução, podem também ser acionadas a partir de comandos (incluindo um joystick rotativo) instalados entre os bancos dianteiros. ▶



O sistema operativo instalado no ecrã central inclui alguns conteúdos de entretenimento, permitindo desfrutar de videojogos quando o carro está parado. Pode, por exemplo, servir para ocupar o tempo enquanto a bateria está a carregar



A carroçaria, o equipamento e a dimensão da bateria colocam o peso total acima das 2,2 toneladas, o que não impede o BMW i5 de ser um carro rápido e ágil a responder quando é solicitado para ser. Pode sim condicionar a eficiência e isso torna-se evidente no arranque ou na abordagem de trajetos mais inclinados



A colocação traseira do motor condiciona em parte a volumetria da mala. Ainda assim, a sua capacidade fica muito perto dos 500 litros

“

A versão testada e que aparece nas fotografias contém alguns extras que se refletem sobre o preço. Embora não exista uma versão "Corporate", um i5 eDrive40 com pack desportivo M, jantes de 19 polegadas, vidros escuros e pintura metalizada (ou outro equipamento do mesmo valor) pode ser negociada, para empresas, dentro do limite dos 62.500 euros (+ IVA)

IMPRESSÕES

O i5 eDrive40 conta com um só motor de 313 cv (no modo Sport, se a função 'boost' estiver ativa, pode atingir os 340 cv), alimentado por uma bateria de 81,2 kWh.

É preciso alguma moderação na condução para conseguir ficar entre os valores de consumo combinado anunciados para todas as suas versões: 15,9 a 18,8 kWh/100 km. Mas a autonomia real, sem exagerar do pedal da direita e aproveitando sempre que possível para regenerar, pode, sem esforço, atingir e até superar os 450 km. Homologados estão 499 a 582 km, dependendo da versão.

A boa notícia é que é a bateria permite recuperar energia num posto rápido de até 205 kW. Ainda escasseiam com esta capacidade, mas tal permite ir dos 10% aos 80% de carga em apenas meia hora. Em corrente alternada, a velocidade máxima de carregamento é de 11 kW. Neste caso serão precisas mais de oito horas para atestar a bateria.

PREÇOS/RENDAS (*)

61.917 €	1.068 €	1.098 €
+ IVA	+ IVA (36 MESES)	+ IVA (48 MESES)

MOTOR DIANTEIRO	BATERIA	CONSUMO COMBINADO
340 cv	81,2 KWH	15,9 KWH
/250 KW - 340 NM	(ÚTEIS)	/100 KM

AUTONOMIA	CARGA MÁXIMA CC	CARGA MÁXIMA AC
ATÉ 579 KM	205 KW	11 KW

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



Papel principal

Entre as marcas chinesas que estão a chegar à Europa, a BYD é a que possui mais argumentos para se impor: vasta experiência de construção automóvel, incluindo carros elétricos e híbridos plug-in, mas também na produção de componentes, nomeadamente baterias para fabricantes consagrados como a Toyota. E tem também uma qualidade perceptível capaz de surpreender os mais cépticos

O BYD Han assume a posição de porta-estandarte da marca em Portugal. Não será certamente o mais vendido – esse papel competirá ao Atto 3 ou ao Dolphin, que está a chegar agora –, mas o desafio de se impor num segmento de luxo muito dominado pelas compras das empresas, se vencido, representará para a BYD um benefício transversal a todos os modelos. Porque significa não só a valorização da marca, como o desfazer de eventuais receios gerados pelo facto de se tratar de uma novidade.

Após muitos quilómetros de condução com o carro – incluindo viagens entre Lisboa e Porto por auto-estrada –, torna-se difícil encontrar razões para não lhe traçar um prognóstico de sucesso: além do

conforto, da facilidade de condução e da perceção de qualidade que se espera encontrar num carro presente neste patamar, o BYD Han surpreendeu também com a eficiência: partindo de Lisboa com a bateria completamente carregada, chegou ao centro do Porto com quase 20% de autonomia, apesar de o percurso ter sido feito em autoestrada, respeitando, como é natural, os limites de velocidade.

Enquanto modelo de luxo, os sinais de opulência nos materiais e no equipamento estão presentes, abrangendo revestimentos em couro e detalhes de prestígio. Os passageiros traseiros são alvo de especial atenção, com ajuste elétrico dos bancos para maior conforto, possível de controlar, tal como a climatização ou o sistema multimédia, a partir de um ecrã táctil de

7", instalado ao centro, no apoio de braços deste banco.

A experiência e liderança na produção mundial de baterias levou a BYD a instalar no Han uma do tipo de fosfato de ferro e lítio (LFP), tecnologia considerada mais segura ao risco de explosão e sobreaquecimento, além de oferecer maior longevidade e de ser menos poluente ao não incluir níquel e o cobalto na sua composição. Daí propor uma garantia de 8 anos ou 160 mil quilómetros para 70% da sua capacidade após este período.

Com 88 kWh brutos, 85,4 kWh úteis, reivindica capacidade para 521 quilómetros de autonomia em circuito combinado e para carregar até 120 kW num posto rápido. Na prática e em condução normal é possível fazer 400 a 450 quilómetros sem grande esforço. ▶



Além da panóplia de equipamento e de ajudas à condução que disponibiliza, o sistema de infoentretenimento, presente no volumoso ecrã central dianteiro com 15,6", é baseado no Android do Google. Relativamente simples e intuitivo de utilizar, carece de correções de software ao nível do rádio e do Android Auto, por exemplo. A fluidez de navegação entre menus atenua o facto de não existirem comandos físicos para aceder a determinadas funções, nomeadamente as de climatização, à exceção de umas poucas, relacionadas com a condução, instaladas na consola entre os bancos.



Com dois motores e uma potência combinada de 517 cv, o Han é capaz de acelerar dos 0 aos 100 km/h em apenas 3,9 segundos. Notável num carro que, em vazio, pesa quase 2,2 toneladas. Mas esse é o motivo pela qual existe a designação "3.9S" na parte traseira do carro

“

O BYD Han assume o desafio de se impor num segmento de luxo muito dominado pelas compras das empresas. Se vencido, representará para a BYD um benefício transversal a todos os modelos, porque significa não só a valorização da marca, como o desfazer de eventuais receios gerados pelo facto de se tratar de uma novidade

IMPRESSÕES

O BYD Han é uma clássica berlina com argumentos mecânicos, de qualidade de construção e habitabilidade para confrontar diretamente modelos do segmento superior.

Com quase cinco metros de comprimento e mais de 1,9 metros de largura, oferece um interior espaçoso e bem construído, à exceção da mala, com 401 litros de capacidade. Com extraordinária importância para a aceitação de uma novidade, tem também uma silhueta exterior equilibrada e muito consensual, onde as evocações "orientais" que a marca diz conter conseguem afinal evidenciar mais a elegância do traço. Apesar das dimensões, revela-se prático de conduzir e, não exagerando na condução, pode ser também eficiente, com consumos combinados entre os 16 e os 18 kWh/100 km.

PREÇOS/RENDAS (*)

60.390 € + IVA
1.183 € + IVA (36 MESES)
1.265 € + IVA (48 MESES)

MOTOR DIANTEIRO	MOTOR TRASEIRO	BATERIA
245 cv	272 cv	85,4 kWh
/180 kW	/200 kW	(ÚTEIS)

CONSUMO COMBINADO	POTÊNCIA	AUTONOMIA
18,5 kWh	417 cv	ATÉ 521 km
/100 km	/380 kW (COMBINADO)	
	/700 Nm	

CARGA MÁXIMA CC	CARGA MÁXIMA AC
170 kW	11 kW

(*) 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



A chave do sucesso

A caminho dos dois milhões de unidades produzidas, o Peugeot 2008 está entre os modelos preferidos pelos europeus. Renovado para alinhar com a nova imagem da marca, a versão elétrica recebeu motor mais potente e ganhou autonomia

Parte do êxito do Peugeot 2008 deve-se às empresas, que encontram no modelo a junção de vários fatores que satisfazem as pretensões e necessidades de grande parte dos utilizadores: a muito desejada silhueta de um SUV, uma habitabilidade suficiente para fins familiares, ser prático e divertido de conduzir, além de competitivo em termos de preço, algo que ganhou força com a subida de imagem da marca francesa junto dos consumidores.

Numa gama que conserva motores a gasolina e a gasóleo, a versão 100% elétrica adquiriu protagonismo. Não é seguramente o SUV do segmento com mais autonomia (apesar de agora ser possível percorrer quase 350 km com uma só carga de bateria, praticando uma condução descontraindo entre trajetos em cidade

e alguns quilómetros em auto-estrada), mas tem a vantagem de ser um conjunto equilibrado e quase consensual em muitos aspetos. E só não será em todos porque haverá quem não aprecie a posição de condução dos modelos atuais da Peugeot.

Responsável por quase 20% das vendas mundiais do 2008, o que realmente diferencia o e-2008 de um 2008 com motor de combustão é, sem grande surpresa, o prazer e facilidade de condução, maior rapidez a responder à aceleração, além, naturalmente, do silêncio e da suavidade com que roda sobre o asfalto. O que contribuem muito para uma viagem mais tranquila. Concretamente no caso das empresas crescem custos de utilização mais reduzidos e ser isento de emissões. A renovação reconhece-se na nova frente, com uma grelha

mais imponente e o novo símbolo do leão em grande evidência, ladeada por três novas linhas de luz diurna em forma de garra. Já interiormente por algumas alterações na ergonomia da posição de condução, subtis na modularidade do conceito i-Cockpit, mais evidente no novo ecrã central de dimensões maiores. Habitabilidade traseira sem alterações significativas, enquanto a bagageira, com piso duplo, reivindica 434 litros de capacidade.

O Peugeot e-2008 fotografado é nível de equipamento GT. Versões Active Pack e Allure estão mais presentes em frota. ➔

IMPRESSÕES

A versão ensaiada tem como novidade um motor elétrico com 156 cv. Mas a versão de 136 cv continua em comercialização e custa sensivelmente menos mil euros. Mantendo o conforto e algum balanceamento da carroçaria em curva, menos evidente com o modo Sport ativo, o acréscimo de 20 cv não se traduz em grandes diferenças dinâmicas. Com o mesmo binário, pode contudo ter acrescentado eficiência. É que, apesar de mais potente e ainda que a bateria reivindique um pouco mais de capacidade (de 50 para 54 kWh, úteis respetivamente 50,8 e 46,3 kWh), em comparação com o modelo anterior, é possível ir um pouco mais longe com uma única carga. As velocidades de carregamento mantêm-se: rápido a 100 kW, suficiente para recuperar de 20 a quase 80% da bateria em cerca de meia hora. Em corrente alternada pode carregar até 11 kW em opção. De série a 7,2 kW, o que significa que pode reaver quase 100 km de autonomia numa hora, se ligado a uma wallbox com este débito de energia.

PREÇOS/RENDAS (*)

32.369 € + IVA
647 € + IVA (36 MESES)
692 € + IVA (48 MESES)

MOTOR DIANTEIRO
115 kW
 (156 CV)/260 NM

CONSUMO COMBINADO
15,3 kWh
 /100KM

BATERIA
50,6 kWh
 (ÚTEIS)

CARGA MÁXIMA CC
100 kW

CARGA MÁXIMA AC
11 kW

AUTONOMIA
ATÉ 406 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



Vamos ressuscitar os monovolumes?

Espaçoso e com uma bagageira volumosa, o conforto em viagem e a condução prática do ID.Buzz mostram que os monovolumes ainda são a forma mais funcional e cómoda de viajar

Concebido sobre uma plataforma modular desenvolvida exclusivamente para veículos elétricos, a mesma do ID.3, ID.4 e ID.5, a arquitetura do ID.Buzz e a espessura da bateria instalada sob o piso da bagageira permitem-lhe um habitáculo espaçoso, um centro de gravidade baixo e uma distribuição de pesos equilibrada. Já a colocação traseira do motor, como na Kombi original, criada a partir do chassis do “Carocha” e gerada pela necessidade de garantir o transporte de pessoas e de mercadorias a seguir à II Guerra Mundial, liberta espaço para aumentar o ângulo de viragem das

rodas dianteiras. Se isto facilita as manobras em espaços reduzidos, a posição de condução mais avançada contribui para aumentar a visibilidade dianteira.

Com cinco belíssimos lugares, a habitabilidade do VW ID.Buzz deve-se sobretudo aos quase dois metros de largura e outro tanto de altura da carroçaria (1,94 metros, atenção na entrada de determinados parques de estacionamento cobertos). Esta sensação de amplitude do habitáculo é potenciada pela altura interior, pela ampla superfície vidrada e ainda pelas volumosas portas laterais (as traseiras podem ser manuais ou elétricas),

que garantem um acesso fácil aos ocupantes. Ao rebater os encostos assimétricos do assento traseiro, os 1.121 litros de capacidade da mala (!) com os cinco bancos disponíveis, ampliam-se para mais de 2.100 litros apenas com os lugares dianteiros. Uma estrutura que eleva o piso da bagageira (sob o qual surgem novos espaços de arrumação) permite criar uma estrutura plana com mais de 1,7 metros de profundidade, estendida sobre o encosto dos bancos traseiros.

A posição de condução é, como já se disse, mais avançada do que é habitual, embora não tanto quando parece do exterior, devido à profundidade do tablier. Mas o condutor deve capacitar-se para a largura do ID.Buzz nos momentos de manobra, como ao estacionar. Em socorro dessas ocasiões concorrem os vários sensores e a câmara de visão traseira, visível no pequeno ecrã central de apenas 10". Como na restante família ID., este dispositivo concentra funções importantes – sistema multimédia, de climatização, de controlo de sistemas de ajuda à condução e de conforto, bem como relacionadas com a mobilidade elétrica –, que, em certas alturas, revelam ser pouco intuitivas de utilizar. ➔

IMPRESSÕES

Apesar das dimensões, em particular a altura e a largura, a boa distribuição de peso e a afinação da direção concorrem para uma atitude estável e segura. Porém, em piso irregular sente-se o reflexo gerado pela necessidade de dotá-lo de uma suspensão mais firme, para evitar adornos inconvenientes da carroçaria em curva.

Como a maioria dos modelos elétricos, grande parte do conforto provém do andamento suave e silencioso. Neste aspeto, o ID.Buzz não é diferente. Dependendo da condução, a sua autonomia real poderá chegar aos 340/350 km, mas naturalmente menos se carregado e sem possibilidade de regenerar. Uma velocidade de carregamento de até 170 kW (CC) permite recuperar 80% dos 77 kWh de capacidade da bateria em de pouco mais de meia hora, desde que ligado a um posto de carregamento com esta potência. Em corrente alternada a velocidade máxima de carregamento é de 11 kW.

O VW ID.Buzz possui também uma versão comercial, com caixa de carga de 3,9 m3 para duas euro-paletes.



PREÇOS/RENDAS (*)

52.987 € + IVA
1.137 € + IVA (36 MESES)
1.240 € + IVA (48 MESES)

MOTOR DIANTEIRO	CONSUMO COMBINADO	AUTONOMIA
150 kW	21,4 kWh	407 km
(204 CV)/310 NM	/ 100 KM	COMBINADA

BATERIA	CARGA MÁXIMA CC	CARGA MÍNIMA AC
77 kWh	170 kW	11 kW



Competente

Numa categoria exigente em termos operacionais, pode haver empresas que ainda desconfiem do desconhecido. A verdade é que não foram necessários muitos quilómetros para perceber que não há razões para isso acontecer

A Maxus é uma marca subsidiária da SAIC Motor, um dos maiores e mais antigos construtores de automóveis da China. Além de parcerias com diversos construtores europeus, como o grupo Volkswagen por exemplo, a SAIC Motor é também detentora da marca MG. Curiosamente, como a MG, a Maxus tem no Reino Unido um dos melhores mercados a nível europeu, a que não será alheio o facto de a designação Maxus remontar à extinta Leyland DAF Vans.

O furgão eDeliver3 é o mais compacto dos dois atualmente disponíveis em Portugal. É proposto em versões de chassis, curto (SWB) e longo (LWB), como o da imagem. Com capacidade para transportar até 990 kg e um espaço de carga de 6,3 metros cúbicos, os 2,77 metros de profundidade do piso da plataforma e os 1,22 metros de espaço entre as cavas das rodas (para um máximo de 1,66 metros de largura interior) permitem transportar até três europeletes.

Estas capacidades posicionam esta versão da eDeliver3 a meio caminho entre um furgão compacto e um furgão do segmento acima.

Em grande medida, a importância dos furgões Maxus reside no facto de dispor de locomoção 100% elétrica. Numa fase em que a logística enfrenta a difícil tarefa de descarbonizar as operações, modelos como esta eDeliver3 longa conciliam outras duas vantagens:

uma caixa de carga suficientemente ampla para comportar um número apreciável de pacotes com alguma volumetria (ou transformações que o exijam) e dimensões exteriores que conferem algum poder de manobra em ambiente urbano e mesmo em espaços cobertos (1,9 metros de altura).

A bateria de 50 kWh garante uma autonomia em redor dos 200 km, dependendo naturalmente do tipo de percurso, peso da carga transportada e temperatura exterior. Obtivemos médias em torno dos 20 kWh/100 km, mas sem peso na parte traseira. Se equacionarmos que parte das operações decorre em ambiente urbano, favorável a qualquer carro elétrico, ou que as rotas logísticas que utilizam este tipo de viatura não cobrem geralmente grandes distâncias, trata-se de um valor perfeitamente aceitável e alinhado com a classe.

A bateria tem garantia para oito anos/160 mil quilómetros. Apesar de permitir carga rápida (50 kW, CCS), a melhor forma de preservá-la será através de uma wallbox, em corrente alternada, de até 7,2 kW. Neste caso, seis a oito horas serão suficientes para recuperar a totalidade da autonomia. Além de uma lista completa de equipamento de segurança, de série oferece itens que qualquer profissional agradecerá, como ar condicionado ou câmara de visão traseira. A rever, a funcionalidade do sistema presente no ecrã central de 7".

IMPRESSÕES

Por fora e por dentro impera a funcionalidade e a racionalidade de um carro de trabalho que se deseja seja um operacional competente e razoavelmente confortável para quem ocupa grande parte do dia ao volante. Ponham de lado qualquer preconceito; as linhas exteriores escuras, sem arestas ou reentrâncias, são essenciais para reduzir o atrito de uma carroçaria "difícil" no campo aerodinâmico e, desse modo, aumentar a eficiência. Ora se é verdade que o interior não oferece muita arrumação para objetos pessoais, também não se pode dizer que não seja prático, funcional e fácil de limpar.

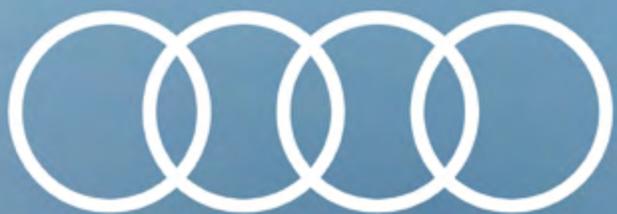
Nota positiva para o conforto e não apenas porque não há ruído proveniente do motor. A caixa de carga forrada contribui para alguma tranquilidade, ajudada pela existência de dois bancos e por uma boa posição de condução.

PREÇOS/RENDAS (*)

34.603 € + IVA **862 €** + IVA (36 MESES) **948 €** + IVA (48 MESES)

MOTOR DIANTEIRO	CONSUMO COMBINADO	BATERIA
90 kW (122 CV)/255 NM	23,6 kWh / 100 KM	50 kWh

AUTONOMIA	CARGA MÁXIMA CC	CARGA MÍNIMA AC
228-329 km	50 kW	7,2 kW



Faça mais de 500 quilómetros e aprecie cada milímetro.

Audi Q4 e-tron e Audi Q4 e-tron Sportback.



Se o tempo é um luxo, a bordo de um Audi Q4 e-tron todos os segundos contam. Num carregamento a 135 kW, consegue uma autonomia de até 140 km, em apenas 10 minutos. E em menos de meia hora, carrega de 5% a 80% da bateria. Para quem quer estar à frente no design e ir mais longe na autonomia, a resposta não podia ser mais rápida.

O futuro é uma atitude.

Consumo de energia combinado em kWh/100 km: 16,9 a 18,5 (WLTP). Emissões combinadas de CO₂ em g/km: 0. Os valores de consumo elétrico indicados podem variar em função do equipamento selecionado.



PREVENÇÃO RODOVIÁRIA

VEÍCULOS LIGEIROS DE PASSAGEIROS, MISTOS E DE MERCADORIAS, COM E SEM REBOQUE

LIMITES VELOCIDADE	Interior Localidades	Autoestrada	Vias reservadas a automóveis e motociclos	Restantes Vias
Ligeiros de Passageiros e Mistos sem reboque/com reboque	50 km/h	120/100 km/h	100/80 km/h	90/70 km/h
Ligeiros de Mercadorias sem reboque/com reboque	50 km/h	110/90 km/h	90/80 km/h	80/70 km/h

NOTA: Os art.º 24º e 25.º do Código da Estrada estabelecem, nos seus princípios gerais relativos à velocidade, a **necessidade de regulação da velocidade** de forma a fazer parar o veículo em segurança tendo em atenção as condições do estado da via, meteorológicas, trânsito ou quaisquer outras relevantes para uma circulação segura. Estabelece também a **necessidade de velocidade adequada ou moderada** sempre que as condições de circulação, meteorológicas, visibilidade, geografia do terreno ou outras que possam colocar em risco o controlo e imobilização do veículo em segurança. E ainda num conjunto de outras situações descritas no art.º 25º, nomeadamente na aproximação de escolas, hospitais, creches e estabelecimentos similares, quando devidamente sinalizados.

CONTRAORDENAÇÕES POR VELOCIDADE EXCESSIVA

SE EXCEDER...

PONTOS

	Interior Localidades	Fora das Localidades	PONTOS
Contraordenação leve, sancionada apenas com uma coima de 60 a 300 euros	até 20 km/h	Até 30 km/h	–
Contraordenação grave, sancionada com coima de 120 a 600 euros e inibição de condução de 1 mês e ano	entre 21 km/h e 40 km/h	entre 31 km/h e 60 km/h	2/3
Contraordenação muito grave, sancionada com coima de 300 a 1500 euros e inibição de condução de 2 meses a 2 anos	entre 41 km/h até 60 km/h	entre 61 km/h até 80 km/h	4/5
Contraordenação muito grave, sancionada com coima de 500 € a 2500 euros e inibição de condução de 2 meses a 2 anos	mais de 60 km/h	mais de 80 km/h	4/5

NOTA: As contraordenações grave e muito grave implicam a subtração de 3 pontos e 5 pontos respetivamente, nas **infrações praticadas dentro de zonas de coexistência**

ARTIGO 81.º CONTRAORDENAÇÕES POR CONDUÇÃO SOB INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL OU DE SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS (1)

PONTOS

Contraordenação grave, sancionada com coima de 250 a 1.250 euros e inibição de condução de 1 mês a 1 ano	igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l (2)	3
Contraordenação muito grave, sancionada com coima de 500 a 2.500 euros e inibição de condução de 2 meses a 2 anos	igual ou superior a 0,8 g/l e inferior a 1,2 g/l (2)	5
Crime Rodoviário - Pena de prisão até 1 ano ou pena de multa até 120 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal. Acresce inibição de condução de 3 meses a 3 anos	igual ou superior a 1,2 g/l	6

(1) Ou sendo impossível a quantificação daquela taxa, o condutor for considerado influenciado pelo álcool em relatório médico ou ainda se conduzir sob influência de substâncias psicotrópicas.

(2) Os limites de 0,5 g/l e 0,8 g/l passam a ser, respetivamente de 0,2 g/l e 0,5 g/l para condutores em regime probatório, condutor de veículo de socorro ou de serviço urgente, de transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxi ou TVDE, de automóvel pesado de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas

ALGUMAS CONTRAORDENAÇÕES GRAVES E MUITO GRAVES QUE IMPLICAM PERDA DE PONTOS NA CARTA DE CONDUÇÃO

PONTOS

Desrespeito da obrigação de parar imposta por sinal regulamentar dos agentes fiscalizadores ou reguladores do trânsito ou pela luz vermelha de regulação do trânsito	4
Transposição ou circulação em desrespeito de linha longitudinal contínua delimitadora de sentidos de trânsito ou de linha mista com o mesmo significado	4
Desrespeito das regras e sinais relativos a distância entre veículos, cedência de passagem, ultrapassagem, mudança de direção ou de via de trânsito, inversão do sentido de marcha, início de marcha, posição de marcha, marcha atrás e atravessamento de passagem de nível	2
Infrações anteriores se praticadas em autoestradas ou vias equiparadas	4
Desrespeito pelo sinal de paragem obrigatória nos cruzamentos, entroncamentos e rotundas	4
Utilização, durante marcha o veículo, ou o manuseamento de forma continuada de qualquer tipo de equipamento ou aparelho suscetível de prejudicar a condução, designadamente auscultadores sonoros e aparelhos radiotelefónicos (como telemóvel)	2
O transporte de passageiros menores ou inimputáveis sem que estes façam uso dos acessórios de segurança obrigatórios	2
Utilização de luzes de máximos de modo a provocar encandeamento	4
Não utilização do sinal de pré-sinalização de perigo, bem como a falta de sinalização de veículo imobilizado por avaria ou acidente , em autoestradas ou vias equiparadas	4

NOTAS:

- Na **condução de um veículo sem motor, como bicicleta ou trotinete**, o detentor de título de condução de veículos a motor de qualquer categoria continua obrigado a cumprir o Código da Estrada, estando sujeito, em caso do seu infração rodoviária, ao pagamento de coima, sistema de pontos e apreensão do veículo.
- O artigo 135.º do Código da Estrada estipula: não sendo possível a **identificação do condutor**, recaem sobre o titular do documento de identificação do veículo a responsabilidade pelas infrações previstas no Código da Estrada e legislação complementar, assim como as infrações que respeitem às condições de admissão do veículo ao trânsito nas vias públicas, bem como pelas infrações que respeitem ao exercício da condução.
- Quando restarem apenas 5 ou 4 pontos, o proprietário do título de condução tem de efetuar uma **ação de formação de segurança rodoviária obrigatória**, com os respetivos custos a seu cargo e carta apreendida em caso de falta. Quando restarem apenas 3 ou menos pontos tem **obrigatoriamente de efetuar novo exame de código**. Esgotados os pontos é feita a **cassação do título de condução e um novo título para qualquer categoria não será concedido** antes de decorridos dois anos sobre a efetivação da cassação
- São **acrescentados 3 pontos** aos proprietários do título de condução que cumpram todas as regras e não cometam qualquer infração num período de três anos (ou dois anos, caso sejam condutores profissionais).

NOVO
ECO Diesel

Vai mais longe

com 15% de energia renovável

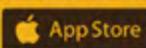


Desenvolvido com a **nova tecnologia E₂Tech**, o novo **PRIO ECO Diesel** é um combustível mais avançado do que qualquer gasóleo aditivado. Criado de raiz nos laboratórios da PRIO, para dar **mais km por depósito, mais anos de vida ao motor e mais proteção ao meio ambiente.** Entre connosco nesta viagem e comprove todas as vantagens.



Adira em **prio.pt**
cartaofleet@prio.pt

App PRIO.GO disponível em:



prio

Energia para mudar



PEUGEOT

NOVO E-308

100% ELÉTRICO



ATÉ ONDE PODE IR A ATRAÇÃO?

Mais de 400 km de autonomia WLPT

PEUGEOT i-Cockpit® 3D • Infotainment personalizável

PEUGEOT RECOMENDA **TotalEnergies** Autonomia elétrica até 415 km em ciclo WLTP. Consumo de energia combinado kWh/100 km: 14,4- 16,2 (WLTP). Emissões combinadas de CO₂ (g/km): 0.

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