

Fleet Magazine

GESTÃO DE FROTA
E MERCADO AUTOMÓVEL
PROFISSIONAL
fleetmagazine.pt

N.º 61
JUNHO 2024 | TRIMESTRAL | ANO XV
3,50 EUROS

FROTA ASCENDI DESAFIOS DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL



**ESPECIAL
MOBILIDADE
ELÉTRICA**

ÁGUA DE CARVALHELHOS
ELETRIFICAÇÃO: UMA
REALIDADE E UM CAMINHO
SEM VOLTA

MIGUEL BRANCO, SIVA
“TEREMOS DE EVOLUIR,
TALVEZ ATÉ REINVENTAR,
O MODELO DE NEGÓCIO”

ESG, CSRS, ESRs...
SABE O QUE ESTAS SIGLAS
SIGNIFICAM E COMO AS EMPRESAS
ESTÃO OBRIGADAS A AGIR?



#bornelectric

NOVO BMW i5 TOURING. 100% ELÉTRICO.

A ELETRIFICAÇÃO PRECISAVA DE MAIS ESPAÇO.



COM OFERTA E INSTALAÇÃO DA WALLBOX²
+ 1 ANO DE CARREGAMENTO IONITY³
E OS SEGUINTE SERVIÇOS INCLUÍDOS:

A partir de
884€¹
Valor Mensal Sem IVA



Manutenção



Pneus
ilimitados



Seguro
Automóvel



Assistência
em Viagem



Viatura de
Substituição



Linha de
Apoio ao
Utilizador



Sem
Despesas
Iniciais



Portal
do Cliente

PARA OBTER UMA PROPOSTA COMERCIAL DE ALUGUER COM SERVIÇOS INCLUÍDOS, CONTACTE O SEU CONCESSIONÁRIO BMW.
MAIS INFORMAÇÕES E OUTRAS CAMPANHAS EM BMW.PT.

1. Condições válidas para clientes empresa em contrato de Renting (Contrato de Aluguer Operacional) para BMW i5 eDrive40 Touring com Edição Desportiva M (inclui despesas de transporte e legalização). Prazo: 60 meses e 70.000 Km's. 60 alugueres mensais de 884€ (Iva não incluído). O aluguer apresentado inclui serviço de Manutenção Total com Viatura de substituição, Pneus ilimitados, IPO, Seguro GAP, Seguro de danos próprios com franquia de 4% e Viatura de substituição, Linha de apoio ao condutor e Assistência em viagem. Condições sujeitas a alteração sem aviso prévio e válidas nos Concessionários aderentes para viaturas encomendadas de 01/07/2024 a 30/09/2024 com proposta aprovada até 30/09/2024. Consumo de energia em kWh/100 km (combinado): 16,9 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. As condições oferecidas pressupõem a contratação de Seguros GAP e Automóvel com cobertura de danos próprios através de protocolo disponibilizado pela BMW Bank GmbH - Sucursal Portuguesa, na qualidade de mediador de seguros, registado junto da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, ao abrigo da liberdade de estabelecimento, nos ramos Vida e Não Vida, sob o número de reporte 922014978, verificável em www.asf.com.pt. Não dispensa a consulta da informação pré-contratual e contratual legalmente exigida.

2. Oferta da Wallbox BMW e respetiva instalação através dos nossos parceiros certificados, para que possa fazer os seus carregamentos com total segurança e comodidade. Válida para encomendas realizadas entre 01/07/2024 até 30/09/2024.

3. 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 01/07/2024 até 30/09/2024.

TEST DRIVE



BMW Renting

bmw.pt



Editorial

Hugo Jorge

DIRETOR

hj@fleetmagazine.pt

Gestor de frota (e *infraestruturas*)

Por vezes, há assuntos que por serem tão falados, acabam por saturar as pessoas e perder assim alguma da sua importância.

Embora o sector automóvel, e particularmente em Portugal, e particularmente nos impostos, seja tudo menos repetitivo, mas antes dado a surpresas e oscilações de *status quo*, a transição para a mobilidade elétrica é um desses assuntos que começa a encher demasiado o copo. Como é que sei disto? Foi quando li num dos inquéritos de satisfação da Conferência Gestão de Frotas – Porto que já se podia falar de outro assunto que não a eletrificação.

Mas como fugir? Hoje em dia, quem tem frota sabe que as obrigações legais e de reporte, como aqui mostramos no nosso Dossier de Mobilidade Elétrica, são e serão cada vez mais incontornáveis. Mesmo que estas obrigações – reforço o legais e de reporte – não fossem suficientes, vamos olhar para as opções que os gestores de frota têm em cima da mesa.

Hoje em dia, há pouquíssima oferta que não seja de viaturas eletrificadas, para não dizer mesmo elétricas. E, felizmente para as empresas, o custo de utilização destas mesmas viaturas é claramente inferior ao de viaturas a

combustão. Sim, é certo que esta competitividade está muito relacionada com os benefícios fiscais, mas é o que é. As viaturas de combustão, há meia dúzia de anos praticamente o total das renovações de frota, estão a ficar postas de parte. Até quando e com que consequência é outra discussão, que daria para muitos mais textos como este.

Os frotistas estão assim umbilicalmente ligados à transição energética. Mas, como chama a atenção um dos nossos colunistas desta edição, trata-se de uma jornada, não de um destino (p. 40). Não são apenas alterações de software, são também de hardware, lembra. Como quisemos mostrar na conferência do Porto e no workshop de mobilidade elétrica que fizemos recentemente, a cadeia de valor de uma operação de gestão de frota não começa na viatura, mas muito lá atrás.

É este o principal desafio que o gestor de frota tem pela frente. 🚗

“

Os frotistas estão umbilicalmente ligados à transição energética

Fleet
Magazine

DIRETOR Hugo Jorge (hj@fleetmagazine.pt)

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

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

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

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

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

COLABORAM NESTA EDIÇÃO Hélder Rodrigues, Margarida Soares, Miguel Ribeiro, Miguel Vassalo, Patrícia Mendes, Pedro Miranda, Roberto Gaspar, Rúben Ferreira,

Volodymyr Zavadko, Ayvens **FOTOS** Fleet Magazine, Rui Oliveira **PAGINAÇÃO** Pedro Marques

PERIODICIDADE Trimestral **ASSINATURA ANUAL** 14 euros (4 números) **IMPRESSÃO** Jorge Fernandes, Rua Quinta do Conde de Mascarenhas, 9, 2820-

652 Charneca da Caparica – Tel: 212 548 320 **N.º REGISTO ERC** 125.585 **DEPÓSITO LEGAL** 306604/10 **TIRAGEM** 3500 EXEMPLARES

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

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

Índice

61

JUNHO 2024

fleetmagazine.pt



25 Especial Mobilidade Elétrica Sustentável e Responsável



16 Frota Ascendi Desafios da eletrificação

- 6 Arval: elétricos e usados ganham espaço nas empresas
- 8 Radius: telemática ao serviço da gestão de frota
- 10 Notícias
- 14 Rúben Ferreira (OCC)
Tributação Autónoma: aluguer de viaturas rent-a-car e viaturas transformadas
- 16 Frota: Ascendi
- 20 Frota: Águas de Carvalhinhos
- 26 Hélder Rodrigues, ADENE
Já temos todas as peças necessárias para descarbonizar as frotas?
- 28 Patrícia Mendes e Miguel Ribeiro, VWFS
Rumo à neutralidade carbónica: desafios corporativos e regulatórios
- 30 Margarida Soares, Nextbitt
A desconstrução das Normas ESRS
- 32 Dez anos de Fiscalidade Verde. Os novos incentivos
- 34 EVIO: solução 360° para a mobilidade elétrica das empresas
- 36 A eletrificação na logística e na distribuição
- 38 ChargeGuru: facilitadora da transição para a mobilidade elétrica
- 40 Volodymyr Zavadko, Intellias
Gestão eficaz de uma frota de veículos elétricos
- 42 VWFS Corporate Conference 2024
- 44 Entrevista: Miguel Moreira Branco, SIVA
- 48 Entrevista: Alberto Godinho, Carby
- 52 Pedro Miranda, Ayvens
Ventos favoráveis para a mobilidade elétrica
- 54 Sistema de Carta por Pontos existe há oito anos
- 56 Roberto Gaspar, ANECRA
Sector automóvel: rumo a um futuro sustentável
- 58 Novidades:
Hyundai Kauai Electric
Renault Scenic E-Tech 100% elétrico
Polestar 4
- 62 Miguel Vassalo, Autorola
Uma janela com vista para o futuro da mobilidade
- 64 Ensaios
Volkswagen ID.7 Pro
Honda e:Ny1
BMW i4 eDrive35
BYD Dolphin Comfort
Volvo EX30 Single Motor Extended Range
DS7 E-Tense 4x4 300 Opera

Cartão e APP PRIO Electric?

Está tudo ligado.



Maria Poupada
Cliente PRIO

João Exigente
Cliente PRIO

De cartões que permitem a gestão de consumos na plataforma MyPRIO a uma app que, para além disso, permite localizar e desbloquear todos os carregadores da rede nacional, está tudo ligado com a PRIO Electric.

 **Gestão de consumos**
no portal MyPRIO

 **Sem custos**
ou anuidades

 **Energia de fontes**
100% renováveis

 **Sem período**
de fidelização



Energia para mudar

Elétricos e usados ganham espaço nas empresas

A maioria dos decisores em Portugal mostra-se confiante no futuro da sua frota, apesar dos desafios económicos, de logística e geopolíticos. Esta é uma das conclusões mais importantes do mais recente Barómetro Automóvel e de Mobilidade, que contém bons indicadores relacionados com a transição energética e revela uma maior apetência das empresas para incluir viaturas usadas na frota e disponibilizar modelos alternativos de mobilidade

DADOS DE PORTUGAL

COMPARAÇÃO COM MÉDIA EUROPEIA

TENDÊNCIA PRÓXIMOS 3 ANOS
93% Das frotas de empresas em Portugal irão **manter** ou **crescer** o número de viaturas

91%

16%

Empresas indicam que a frota da sua empresa irá **crescer**

24%



Embora esteja a levantar novos desafios para as empresas e para os responsáveis de frota em particular, a eletrificação do parque automóvel é uma realidade presente em cada vez mais entidades corporativas.

É o que demonstra o mais recente estudo sobre mobilidade e tendências de mercado realizado anualmente pelo Arval Mobility Observatory, que evidencia um sentimento global de confiança por parte das empresas, quanto à manutenção ou aumento da dimensão da respetiva frota.

Hoje, 16% das entidades inquiridas em Portugal indicam que a frota está a crescer e 93% acreditam que vão manter ou aumentar o número de viaturas na frota. Este sentimento de otimismo, ligeiramente superior à média europeia, tem muito a ver com a vontade de crescimento do negócio ou expansão a novas áreas de atividade e por razões de recrutamento e retenção de talentos.

Estado da eletrificação das frotas

De acordo com os entrevistados neste estudo, três razões em particular explicam o crescimento da presença de veículos elétricos no parque das empresas em Portugal. Nos ligeiros de passageiros, a necessidade de reduzir o impacto ambiental (32%) é o motivo mais apontado, seguido da redução de custos com o combustível (30%) e da melhoria da imagem da empresa (22%). Nos ligeiros de mercadorias a redução dos custos com o combustível e a antecipação de políticas restritivas para viaturas a combustão são a razão principal (33%), seguido da adaptação a zonas de emissões reduzidas (23%) e a redução do impacto ambiental (21%).

As exigências ambientais parecem ser assim prioritárias na tomada de decisões relacionadas com a mobilidade da empresa e com a frota em particular. Quer devido a exigências normativas europeias, que impõem a redução de emissões de CO2 libertadas na atividade da empresa,



quer por causa do previsível aumento das restrições à circulação de viaturas poluentes, nomeadamente em cidades. Mas também por aquilo que a utilização de uma viatura elétrica representa para a imagem de responsabilidade social da empresa, principalmente quando se trata de viaturas identificadas, como geralmente acontece nos ligeiros de mercadorias.



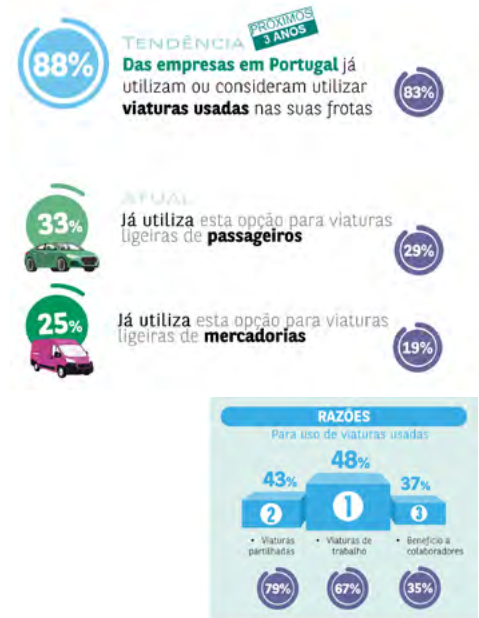


Qual o uso e impacto das soluções de mobilidade na gestão das frotas?

Porém, as razões anteriores são simultaneamente desafios que os responsáveis de frota enfrentam atualmente e antecipam vir a enfrentar ao longo dos próximos três anos. E, de acordo com este estudo do Arval Mobility Observatory, todos estão relacionados com a transição energética em curso: a implementação de medidas necessárias à nova realidade eletrificada está no topo das preocupações (42%), a adaptação às políticas restritivas no que se refere à utilização de viaturas de combustão (35%) e a necessidade de adaptar viaturas e operações a zonas de emissões reduzidas (34%). Os dois primeiros coincidindo em importância com a

média europeia.

Mas existem outros desafios igualmente importantes com que as empresas, inquiridas em Portugal pelo Barómetro Automóvel e de Mobilidade 2024, se identificam: promoção de uma condução responsável, controlar os custos da frota, gerir prazos de entrega de viaturas mais longos, implementar novos modelos de mobilidade e a adaptação a novos modelos de trabalho. Todos, de certa forma, interligados no propósito de aumentar a eficiência de gestão da frota, quer em matéria de custos, quer na melhoria dos critérios ambientais da empresa.



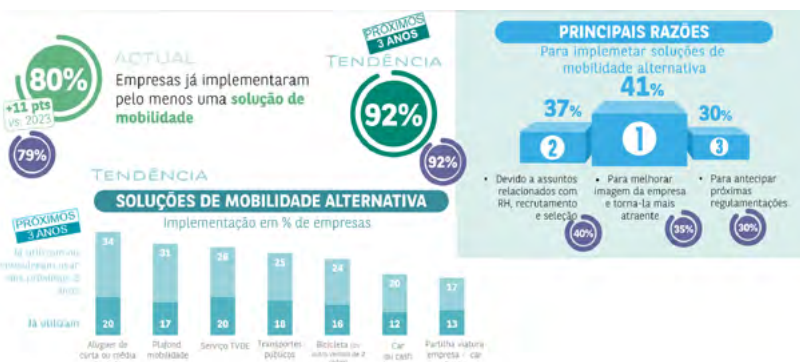
Usados na frota

Um facto novo abordado por este estudo da Arval é o recurso a viaturas em segunda mão ser cada vez mais comum nas empresas portuguesas. Sejam ligeiros de passageiros (33%) ou ligeiros de mercadorias (25%), 47% das entidades inquiridas já fazem uso de viaturas usadas. Como tendência nos próximos três anos, uma larga maioria (88%) das empresas nacionais considera, ou já está a utilizar viaturas em segunda mão, numa percentagem que é superior aos 83% de média europeia. Entre as razões mais apontadas no inquérito nacional, 48% refere tratar-se de viaturas de trabalho (eventualmente com utilização mais intensiva e/ou com maior desgaste), 43% serem viaturas em pool e 37% para benefício dos colaboradores.

O Arval Mobility Observatory - Barómetro Automóvel e de Mobilidade 2024 resulta de um conjunto significativo de respostas relacionadas com a mobilidade de empresas a nível mundial, sendo produto de 8.605 entrevistas em 30 países onde a Arval está presente. Em Portugal foram realizadas 300 entrevistas a responsáveis de empresas das áreas da construção, indústria, serviço e comércio, amostra subdividida por empresas com até 10 colaboradores (103), de 10 a 99 colaboradores (64), de 100 a 499 colaboradores (75) e com mais de 500 colaboradores (58).

O estudo foi realizado em colaboração com a Ipsos a partir de entrevistas telefónicas e via online efetuadas no final de 2023.

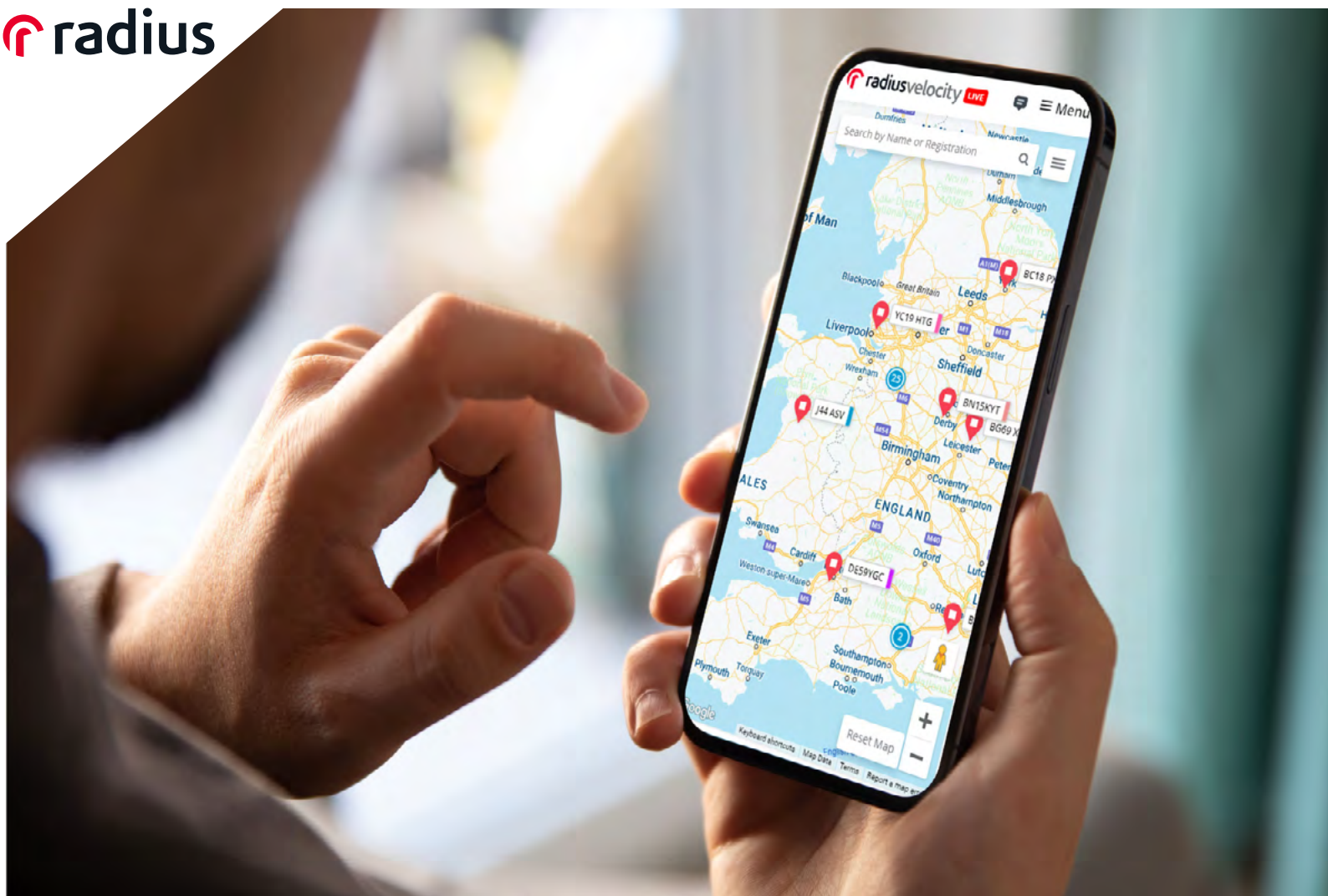
Esta é uma versão bastante resumida do estudo. O acesso ao documento global pode ser feito através deste QR Code:



Mobilidade Alternativa

No mesmo sentido do quadro acima, concorrem as respostas recolhidas por este estudo num outro capítulo que fornece pistas sobre o que está a ser feito e aquilo que as empresas testam como soluções alternativas de mobilidade. A procura por soluções mais flexíveis (alugueres de curta duração), de mobilidade suave (bicicleta ou outro veículo de duas rodas), sistemas de partilha de veículos e utilização de transportes públicos individuais (TVDE) ou coletivos surgem no estudo como práticas já implementadas em empresas com atividade em Portugal ou com uma tendência possível para os próximos três anos.

Existe mesmo um crescimento para 80% da percentagem de empresas que já implementaram mais do que uma solução de mobilidade (+11% face a 2023), que pode ter sido uma das que estão descritas no parágrafo anterior, ou a atribuição de um plafond de mobilidade para o colaborador gerir de acordo com as suas necessidades. Como tendência para os próximos três anos, na linha da média europeia, 92% das respostas ao inquérito em Portugal admite vir a implementar soluções desta natureza. Entre as razões para o fazer estão a melhoria da imagem da empresa, questões de recrutamento e a antecipação de futuras regulamentações.



Radius: telemática ao serviço da gestão de frota

Mais de 30 anos de experiência, 52 escritórios espalhados por cinco continentes e mais de 600 mil empresas a trabalharem com a Radius, são números que espelham a dimensão e evolução de uma empresa que se apresenta no mercado com uma gama de serviços adequados a todos os tipos de negócio e a frotas de qualquer dimensão.

Através de um software simples de utilizar, com tecnologia adequada para todas as tipologias de empresa, a Radius identifica oportunidades que permitam impulsionar a mudança

As soluções de telemática Radius possuem tecnologia que não só permite a localização e monitorização de viaturas, mas também a otimização de operações numa ampla gama de sectores

e introduzir melhorias positivas, reduzindo, simultaneamente, riscos e custos. Em suma, assegurando tomadas de decisão mais inteligentes ao nível da gestão, da otimização das frotas e da correta salvaguarda de ativos.

Atualmente, a Radius conta com localizadores de viaturas que permitem obter um controlo completo das unidades, garantindo, ao mesmo tempo, uma redução de custos, um

aumento nos níveis de segurança e a identificação das necessidades de formação. Conta também com localizadores de bens e ativos, com soluções de monitorização e de localização que permitem a sua recuperação em caso de furto.

Ao gestor de frota, estas soluções revelam-se particularmente úteis, nomeadamente no que se refere à constante atualização e monitoriza-



ção dos dados dos veículos que tem em parque. Assim, além dos dispositivos de auto instalação ou de instalação profissional e do controlo e integração com os dados dos cartões de combustível que estes permitem, torna-se possível avaliar os estilos de condução e a performance dos condutores, registar os quilómetros percorridos, aceder a relatórios personalizáveis e adaptados com histórico de viagens e localização em tempo real. No que se refere à identificação de hábitos de condução, os sistemas da Radius permitem também identificar excessos de velocidade, contribuindo para a redução, não só do consumo e das emissões, como de eventuais custos associados, por exemplo, com a sinistralidade rodoviária.

“O nosso principal objetivo é oferecer as melhores ferramentas de gestão a todos os nossos clientes, e a nossa equipa de desenvolvimento encontra soluções específicas para casos particulares que, posteriormente, replicamos em todo o mundo”, diz João Barciela, Country Director da Radius Portugal. É através deste compromisso de excelência para com os seus clientes que a Radius Portugal quer focar-se na inovação constante e estar na linha da frente no que respeita à oferta de soluções personalizadas que, ao mesmo tempo, “impulsionem a eficiência, a segurança e a produtividade, seja na monitorização de frotas seja na gestão de ativos”, acrescenta o responsável. ●

“**Com uma plataforma tecnológica, software avançado e uma equipa de especialistas dedicados, a Radius Portugal continua a estabelecer novos padrões de excelência na área da telemática. Estamos orgulhosos em colaborar proativamente no âmbito da inovação, proporcionando assim, soluções que impulsionam o sucesso dos nossos clientes** (João Barciela)



O que dizem os clientes da Radius

A Profitdefender, a Transportes Pista Vertiginosa e a Branco & Costa são três empresas que utilizam no seu dia a dia as soluções Radius Portugal.

A Branco & Costa diz: “desde que implementámos dispositivos de localização GPS na nossa frota de veículos, notamos uma série de benefícios significativos. Primeiro, a capacidade da localização em tempo real, o que permitiu otimizar rotas e planejar entregas de forma mais eficiente, resultando em economia de tempo e combustível. Além disso, a capacidade de monitorizar o comportamento dos condutores, ajudando a promover uma condução mais segura e responsável, reduzindo o risco de acidentes, danos aos veículos e custos de manutenção. Outro ponto importante, é o profissionalismo e atendimento personalizado da equipa da Radius Portugal para com os seus clientes e em especial, para connosco”.

“A nossa viatura foi encontrada e recuperada graças às soluções da Radius. O veículo de um dos nossos clientes foi roubado e por estar equipado com o dispositivo Atom, conseguimos recuperá-lo com êxito. Os autores do roubo conseguiram desinstalar o localizador da marca mas não o da Radius e foi graças à tecnologia, à rápida resposta e à precisão do equipamento, que através do dispositivo de localização, conseguimos obter todas as informações necessárias para que a ocorrência junto das autoridades fosse bem sucedida”, conta a Profitdefender.

Quanto à Transportes Pista Vertiginosa, foram as soluções de telemática da Radius que permitiram a contabilização de horas de espera para a realização de entregas e redução de ineficiência da empresa. “Foi devido à aplicação Radius Velocity e às suas funcionalidades, como relatórios atualizados em tempo real e monitorização dos trajetos efetuados que foi possível garantir a produtividade, poupar custos e cumprir prazos de entrega. Os dispositivos de localização GPS mostraram ser uma ferramenta indispensável para aumentar a produtividade, a segurança e a eficiência operacional da frota”, refere a Transportes Pista Vertiginosa.



Mais sobre a Radius

VALOR DA QUEDA HOMÓLOGA NO MÊS DE MAIO DAS MATRÍCULAS DE AUTOMÓVEIS LIGEIROS DE PASSAGEIROS 100% ELÉTRICOS (BEV). NO MESMO MÊS E TAMBÉM EM PORTUGAL, OS LIGEIROS DE PASSAGEIROS HÍBRIDOS PLUG-IN REGISTRARAM UM CRESCIMENTO HOMÓLOGO DE 12,6% (FONTE: ACAP)

AYVENS PUBLICA ESTUDO MOBILIDADE 2024



A Ayvens publicou a 5.ª edição do seu estudo Mobilidade 2024 e esta é uma das conclusões ali apresentadas: “o ano passado ficará registado com o ano em que os veículos elétricos 100% elétricos se tornaram na segunda motorização preferida dos portugueses, a seguir aos veículos de gasolina”. Na manhã em que os responsáveis da Ayvens em Portugal apresentaram os resultados do estudo Mobilidade 2024 à imprensa, a FLEET MAGAZINE teve oportunidade de falar com António Oliveira Martins (AOM), diretor geral da empresa, que confirma que a visão do grupo a longo prazo é a de uma mobilidade zero emissões. AOM acrescenta ainda que, a curto prazo, já em 2026, o grupo Ayvens quer eletrificar 50% da sua frota gerida em renting. No mercado das empresas, AOM destaca ainda o papel muito importante que a fiscalidade continua a ter na transição energética das frotas. A isso acrescem os compromissos corporativos

de sustentabilidade, responsáveis também pelo aumento do interesse das empresas na transição para a mobilidade elétrica. Segundo a Ayvens, as empresas olham para o renting como um serviço que lhes permite acesso a veículos de última geração e, consequentemente, menos poluentes. Nesta análise, destaque para as principais tendências de mercado verificadas pela gestora:

- De 2022 para 2023, a Ayvens quadruplicou as vendas de carros elétricos;
- Um em cada quatro veículos vendidos pela Ayvens em 2023 é 100% elétrico;
- Quase metade das encomendas em carteira de ligeiros de passageiros da Ayvens são de veículos eletrificados (24% BEV e 26% PHEV)
- Os PHEV registaram um crescimento de 76% na Ayvens, de 2022 para 2023 (em consonância com o verificado no mercado, que apresentou um crescimento de 67% no mesmo período). ●

— De acordo com a **VDA**, Associação da Indústria Automóvel da Alemanha, o número de registos de automóveis ligeiros de passageiros teve uma redução homóloga de 4% em maio, embora siga 5% acima na contabilidade dos cinco primeiros meses de 2024. No maior mercado automóvel da Europa, a queda mais elevada verifica-se nos VLP 100% elétricos (-31% em maio, -16% nos cinco primeiros meses), enquanto os PHEV recuperam 2% em Maio e 17% na contabilidade anual. Segundo dados desta associação, matricularam-se 1.174.300 veículos ligeiros de passageiros entre janeiro e final de maio, sendo que, neste último mês, o número de registos superou as 236 mil unidades.

— Dados da **ARAC**, Associação Nacional dos Locadores de Veículos, indicam que, em maio, entraram ao serviço das empresas suas associadas 7.058 automóveis ligeiros de passageiros, elevando para 33.392 o número de VLP inscritos na atividade desde o início do ano.

Este valor representa cerca de 30,5% das matrículas do segmento nos primeiros cinco meses deste ano. Os segmentos B e C são os que registam mais entradas, liderados pelo Renault Captur e pelo Peugeot 308. Peugeot e Renault, por esta ordem, são também as marcas mais presentes.

— A **Leapmotor International**, empresa que resulta do acordo entre a Stellantis e a Leapmotor, tem como objetivo trazer para Portugal novos modelos 100% elétricos. A joint-venture liderada pela Stellantis em 51%, será responsável pela chegada dos modelos T03 e C10 aos mercados europeus até ao final do ano. De acordo com a Stellantis, esta oferta de produto complementarizará o portfólio de viaturas da Stellantis, nomeadamente com modelos mais acessíveis, e prevê o lançamento anual de pelo menos um novo modelo ao longo dos próximos três anos.

HÁ QUASE 134 MIL LIGEIOS CONTRATADOS EM RENTING EM PORTUGAL



— Há um novo espaço **Univex** em Sintra. O concessionário da Astara em Portugal passa assim a contar com um showroom no Centro Comercial Alegro Sintra, no qual é possível ficar a conhecer as mais recentes novidades ou adquirir um automóvel das marcas Kia, Mitsubishi e Suzuki.

— A rede MForce é agora **MyForce**. A nova marca de mobilidade está, de acordo com a empresa, “mais dinâmica, mais fiável, mais tecnológica e mais próxima”, reforçando a capacidade e serviços necessários para dar resposta a todo o tipo de solicitações de manutenção e reparação automóvel.

Durante 2023, o renting colocou 36 mil viaturas novas nas estradas portuguesas, num valor que superou os mil milhões de euros. A produção de renting representou assim uma evolução de 53% relativamente aos 667 milhões de euros de contratos novos celebrados em 2022. A ALF acrescenta, porém, que esta subida resulta também do crescimento do valor médio por viatura, impulsionado não só pela crescente contratação de veículos eletrificados, mas também pela inflação verificada no sector automóvel. “Tal como acontece no leasing verde – em que se beneficia a aquisição de equipamentos com menor pegada carbónica – o renting de viaturas híbridas plug-in e elétricas reforça o papel deste sector na descarbonização nacional da mobilidade”, refere a associação.

A atual frota em circulação contratada através de renting alcança assim os 2,48 mil milhões de euros em valor (crescimento de 18% relativamente ao ano anterior). No que respeita ao número de viaturas contratadas em renting, circulam agora 133.748 ligeiros em Portugal, dos quais mais de 80% são da categoria de passageiros. Estes números são agora apresentados pela ALF – Associação Portuguesa de Leasing, Factoring e Renting, que após compilar as estatísticas de 2023 dos três sectores em que representa mais de 90% do mercado português, divulga que o financiamento especializado atingiu um máximo histórico com um apoio de 47,8 mil milhões de euros à economia nacional (o equivalente a cerca de 20% do PIB). ●




eDELIVER 3

Disponível em versão Curta e Longa

-  Carga útil: Até 930 Kg
-  Volume de carga até 6,3m³
-  Autonomia: + de 370 Kms
WLTP em Ciclo urbano

eDELIVER 9

Disponível em 3 distâncias entre eixos

-  Carga útil até 1.040 Kg
-  Volume de carga até 12 m³
-  Autonomia até 393 Kms
WLTP em Ciclo urbano

Conduza o seu negócio em modo 100% Elétrico.

Conheça toda a oferta MAXUS



T90

EH300 75T

eDeliver9 Chassis

eDeliver3 Chassis



Conheça a gama MAXUS

TAXA MÁXIMA QUE UNIÃO EUROPEIA QUER IMPOR SOBRE VEÍCULOS ELÉTRICOS IMPORTADOS DA CHINA. EXISTEM TAXAS INTERMÉDIAS QUE VARIAM DE ACORDO COM A COLABORAÇÃO DOS CONSTRUTORES COM A INVESTIGAÇÃO QUE AS AUTORIDADES EUROPEIAS TÊM EM CURSO SOBRE PRÁTICAS COMERCIAIS DO ESTADO CHINÊS PARA O SECTOR AUTOMÓVEL

FESTA DA ARVAL CELEBRA 25 ANOS EM PORTUGAL

A Arval Portugal está a comemorar 25 anos e juntou colaboradores, amigos e parceiros numa grande festa de aniversário na Estufa Fria em Lisboa. "Num ambiente de festa e grande energia recordamos os 25 anos de grande crescimento e conquistas com os nossos clientes, parceiros de negócio e as fantásticas pessoas da Arval Portugal. Venham os próximos 25!!!!", exclamou José Pedro Pinto, diretor geral da Arval Portugal, no decurso da passagem de um vídeo onde foram recordadas as várias etapas da empresa desde o seu nascimento em 1999.

Por este evento de comemoração de um quarto de século de história da Arval Portugal passaram ainda alguns anteriores diretores da empresa, que recordaram alguns dos desafios e conquistas no percurso desta empresa de renting com uma oferta vasta de soluções de mobilidade para particulares e empresas. Além de momentos de conversa em palco com atuais responsáveis internacionais do grupo e entre os presentes, a festa contou ainda com a presença da artista Bia Caboz. ●



— "A **miio**, empresa portuguesa na área da mobilidade elétrica, anunciou um crescimento de 100% no serviço de gestão de frotas e o reforço do segmento com a oferta vertical para instalação de carregadores domésticos, em regime de Detentores de Posto de Carregamento (DPC)", refere o Jornal Económico. Segundo a publicação, "empresas como a Unilever, Gallo World Wide, Outsyste-ms, Lactalis, Bluwalk ou Bidfood já são utilizadoras do serviço de gestão de frotas elétricas da miio, que representa atualmente 50% do negócio da empresa".

— O **Grupo JAP** é o novo importador, distribuidor e prestador de assistência técnica de veículos comerciais ligeiros chineses (VCL) da marca FOTON. As primeiras unidades VCL do fabricante chinês chegam a Portugal ainda este ano, numa parceria que, refere o grupo JAP, fortalece a infraestrutura de mobilidade elétrica nacional e alinha-se com os objetivos nacionais para a redução de emissões de CO2 e transição energética.

— A **EDP Comercial** é parceira da Riopele no investimento que esta empresa está a fazer em energia renovável, através da instalação de uma nova central fotovoltaica de 4,5MWp, que vai permitir fornecer cerca de 20% do seu atual consumo da rede. Fundada em 1927, a Riopele é uma das mais antigas empresas portuguesas do sector têxtil. Em 2022 anunciou o compromisso de se tornar operacionalmente neutra em carbono até 2027, através da implementação de um conjunto de medidas e projetos, que permitirão que todas as operações da empresa tenham um impacto ambiental zero. Além de colocar painéis solares na cobertura, a EDP Comercial está também a instalar módulos fotovoltaicos na fachada do edifício e na cobertura do estacionamento.

— Mais de um terço da frota, 40%, gerida pela **Locarent** é composta por viaturas eletrificadas (100% elétricas e híbridas plug-in). Com exceção da frota em rent-a-car, a empresa de renting automóvel, no ano em que comemora o seu vigésimo aniversário, atinge a marca de 5.000 viaturas eletrificadas sob gestão. Em conjunto, estes cinco milhares de veículos são responsáveis por evitarem a emissão de sete mil toneladas de CO2/ano, ao percorrerem mais de 55 milhões de km/ano.

— O **Governo** vai investir 500 mil euros na descarbonização e na digitalização do sector dos táxis em Portugal. Até às 18h do dia 31 de outubro, as empresas ou ENI proprietários de veículos de táxi podem candidatar-se a apoios financeiros para a substituição de veículos mais antigos por unidades mais eficientes e sustentáveis. Embora a dotação financeira inicial deste aviso seja de meio milhão de euros, o montante pode vir a ser reforçado com base na procura efetiva verificada e na disponibilidade orçamental do Fundo de Transportes. De acordo com o comunicado, haverá:

- Apoio de cinco mil euros/unidade na compra de táxi elétrico a partir de 1 de janeiro de 2024;
- Apoio de 7.500 euros/unidade na compra de táxi elétrico caso seja abatido veículo anterior com mais de dez anos ou de 10 mil euros, se o veículo sujeito a abate tiver mais de 12 anos de idade;
- Mil euros por candidatura para participar a 100% a compra de equipamentos para carregamento;
- 50%, até 5.000 euros, do valor de aquisição de taxímetros, impressoras para faturas, aplicações eletrónicas para carregamento e dispositivos para emitir ou enviar faturas por e-mail.



Conduza o futuro do seu negócio.

A gama de veículos comerciais ligeiros 100% elétricos da Mercedes-Benz combina máxima performance, tecnologia inovadora e elevada funcionalidade, ao serviço do dia-a-dia do seu negócio. Adira já à mobilidade do futuro com os **eCitan**, **eVito** e **eSprinter**, com autonomia combinada até 443 km* e com zero emissões.

Saiba mais em www.mercedes-benz.pt/vans

Mercedes-Benz



*Os dados relativos à autonomia combinada foram determinados com base no Regulamento 2017/1151 / EU e dependem da configuração do veículo, em particular da escolha da limitação de velocidade e, por conseguinte, pode diferir.



Rúben Ferreira

CONSULTOR DA ORDEM DOS CONTABILISTAS CERTIFICADOS

Tributação Autónoma: aluguer de viaturas rent-a-car e viaturas transformadas

Na gestão de frotas automóveis, entre outros fatores, os empresários devem considerar a carga tributária associada à sua aquisição e utilização. Este artigo tem como objetivo abordar concretamente a Tributação Autónoma (TA) no aluguer de viaturas rent-a-car e viaturas transformadas. Apesar da existência de diverso material informativo sobre a Tributação Autónoma nos encargos suportados com viaturas, persistem dúvidas na aplicação da mesma em situações particulares.

A Tributação Autónoma tem sido alvo de diversas alterações quanto à abrangência dos gastos sobre os quais incide, bem como relativamente às taxas a aplicar.

O objetivo do legislador com a TA passa por desincentivar os sujeitos passivos à realização de despesas que possam não ser estritamente necessárias às finalidades empresariais, podendo servir as necessidades pessoais de terceiros.

Importa referir que a TA incide, autonomamente, sobre determinados gastos incorridos, independentemente de o sujeito passivo ter obtido ou não lucro tributável. Ou seja, no caso da TA, o facto gerador tributário é dado pela própria realização do gasto.

Estão sujeitos a TA:

- As pessoas singulares que desenvolvam atividades empresariais ou profissionais e que possuam ou devam possuir contabilidade organizada; e

- As pessoas coletivas que exerçam, a título principal, uma atividade de natureza comercial, industrial ou agrícola e que não beneficiem de isenções subjetivas.

A TA abrange os encargos, como depreciações, alugueres, seguros, portagens e estacionamento, manutenção, combustíveis e impostos associados à sua utilização, efetuados ou suportados com:

- Viaturas ligeiras de passageiros;
- Viaturas ligeiras de mercadorias que não sejam tributadas pelas taxas reduzidas nem pela taxa intermédia do imposto sobre veículos (ISV);
- Motos ou motocicletas.

Estão excluídas de TA as viaturas ligeiras de passageiros, motos ou motocicletas, afetos à exploração de serviço público de transportes, destinados a serem alugados no exercício da atividade normal do sujeito passivo, bem como as viaturas relativamente às quais tenha sido celebrado o acordo de utilização pessoal pelo trabalhador ou membro de órgão social.

As taxas de TA a aplicar aos encargos relacionados com as viaturas supramencionadas dependem de diversos fatores como a sua tipologia, o seu custo de aquisição e o tipo de combustível que consomem.

Com a publicação da Lei n.º 82/2023, de 29 de dezembro (Lei do Orçamento do Estado para 2024), as taxas de TA, a aplicar no período de tributação de 2024, aos encargos com as viaturas anteriormente referidas sofreram alterações. Assim, apresenta-se a se-

guinte tabela com as alterações às taxas de TA, para efeitos de IRC:

Conforme podemos verificar na Tabela 1, com a publicação da Lei do OE para 2024, consagra-se uma redução das taxas de TA, em todos os escalões, para as viaturas ligeiras de passageiros, viaturas ligeiras de mercadorias referidas anteriormente, motos ou motocicletas.

Quanto às taxas de Tributação Autónoma a aplicar aos encargos com as referidas viaturas, para efeitos de IRS, estas não sofreram qualquer alteração, face a 2023.

Tributação Autónoma no aluguer de viaturas rent-a-car

O tema da TA aparenta ser de aplicação direta e relativamente simples. No entanto, poderão surgir determinadas situações particulares em que a aplicação da TA poderá gerar dúvidas.

Conforme vimos anteriormente, a TA nos automóveis dependerá de, entre outros fatores, do valor de aquisição dos mesmos. Ora, pode-se questionar sobre qual o custo de aquisição a considerar no âmbito do cálculo da Tributação Autónoma em encargos suportados com o aluguer de viaturas rent-a-car.

Enquanto, num contrato de renting, o valor de aquisição a considerar para efeitos da TA deve ser o montante que o locador utilizou para a determinação do valor da renda¹, num

1. Informação Vinculativa, processo n.º 2011 004399, com despacho de 2012-03-30

TABELA 1 – Alterações às taxas de TA em IRC com o OE/2024

Tipo de viatura	Custo de aquisição	Taxas aplicáveis até 2023 (inclusive)	Taxas a aplicar a partir de 2024
Viaturas ligeiras de passageiros,	< 27.500 €	10%	8,5%
viaturas ligeiras de mercadorias	≥ 27.500 € e < 35.000 €	27,5%	25,5%
referidas na alínea b) do n.º 1 do artigo 7.º do Código do Imposto sobre	≥ 35.000 €	35%	32,5%
Veículos, motos ou motocicletas			
Viaturas ligeiras de passageiros	< 27 500 €	2,5%	2,5%
híbrida plug-in, cuja bateria possa	≥ 27 500 € e < 35 000 €	7,5%	7,5%
ser carregada através de ligação	≥ 35 000 €	15%	15%
à rede elétrica e que tenham uma			
autonomia mínima, no modo elétrico,			
de 50 quilómetros e emissões oficiais			
inferiores a 50 gCO ₂ /km, e de viaturas			
ligeiras de passageiros movidas			
a gás natural veicular (GNV)			
Veículos movidos exclusivamente	> 62 500 €	10%	10%
a energia elétrica			

contrato de rent-a-car, em princípio, não será possível determinar um valor de aquisição.

Para responder a esta questão, a Autoridade Tributária e Aduaneira (AT)² argumenta que os encargos provenientes dos contratos de rent-a-car, ou seja, contratos de aluguer sem condutor por períodos muito curtos (iguais ou inferiores a três meses, não renováveis), não se tratando de aquisição nem de situação assimilável a aquisição, deve a TA destes encargos ser à taxa de 10 por cento, isto é, à taxa do escalão mais baixo previsto no n.º 3 do artigo 88.º do Código do IRC.

Face a este entendimento, poderão surgir duas questões:

– Qual será a taxa a aplicar aos encargos com os referidos contratos, para efeitos de IRS?

De facto, será de argumentar que deverá haver uma harmonização entre ambos os impostos sobre o rendimento, pelo que, a taxa de TA aplicável aos encargos dedutíveis com o aluguer de viaturas rent-a-car, em sede de IRS, será a taxa do escalão mais baixo previsto no n.º 2 do artigo 73.º do Código do IRS, ou seja, a taxa de 10 por cento.

– Qual a taxa a aplicar aos encargos com os referidos contratos, para efeitos de IRC, a partir de 2024?

Conforme analisámos anteriormente, com a publicação da Lei do OE para 2024, as taxas de TA a aplicar aos encargos suportados com viaturas, durante o ano de 2024, para efeitos de IRC, foram objeto de alteração.

Na redação atual do referido artigo 88.º do CIRC, a taxa de TA do escalão mais baixo,

para viaturas movidas exclusivamente a gasóleo ou a gasolina, é de 8,5 por cento.

Assim, entende-se que, a partir de 2024, a taxa de Tributação Autónoma a aplicar aos encargos suportados com o aluguer de viaturas rent-a-car será a taxa reduzida, ou seja, de 8,5 por cento.

Tributação Autónoma em viaturas transformadas

De acordo com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), considera-se transformação a alteração da estrutura, carroçaria, motor, sistemas ou componentes, de um veículo matriculado de modelo aprovado.

Assim, num cenário em que se procede à transformação de uma viatura, alterando as características da mesma, a questão que poderá levantar dúvidas será o valor de aquisição a considerar para efeitos de determinação da taxa de TA.

Será o valor de aquisição pela qual a viatura foi adquirida inicialmente, ou englobará igualmente o custo com a transformação da mesma?

Não havendo um entendimento publicado por parte da Autoridade Tributária, é de argumentar que nos podemos socorrer à definição de custo de aquisição, previsto para efeitos contabilísticos³, isto porque, para o apuramento do lucro tributável, é consagrado o modelo de dependência parcial entre a fiscalidade e a contabilidade.

Em termos contabilísticos, o custo de aquisição de uma viatura poderá compreender:

3. Norma Contabilística e de Relato Financeiro n.º

7 – Ativos Fixos Tangíveis do Sistema de Normalização Contabilística

“

O tema da Tributação Autónoma aparenta ser de aplicação direta e relativamente simples. No entanto, poderão surgir determinadas situações particulares em que a aplicação da TA poderá gerar dúvidas

– O seu preço de compra, incluindo eventuais direitos de importação e os impostos de compra não reembolsáveis, após dedução dos descontos e abatimentos; e

– Outros custos diretamente incorridos para colocar a viatura na localização e condição necessárias para a mesma ser capaz de funcionar da forma pretendida.

Quanto aos custos subsequentes (onde se inserem os relacionados com a transformação) se estes produzirem benefícios económicos futuros que aumentem a vida útil (para além da inicialmente estimada) ou o desempenho do ativo, admitir-se-á a capitalização desses encargos. Caso contrário, deverão ser reconhecidos como gastos diretamente na demonstração dos resultados. Esta análise terá de ser feita casuisticamente.

No entanto, para efeitos de determinação da taxa de TA, permanece a questão de qual o valor a considerar.

De facto, os Códigos do IRS e do IRC referem-se, especificamente, ao custo de aquisição da viatura. Todavia, não havendo um entendimento publicado pela AT, acautela-se a possibilidade de o valor da transformação da viatura ser considerado, em conjunto com o seu custo de aquisição, para efeitos da aplicação da Tributação Autónoma. ●

2. Informação Vinculativa, processo n.º 2012 001228, com despacho de 2012-05-21.



Os desafios da mobilidade sustentável

— A Ascendi foi um caso prático de gestão de frota apresentado na recente Conferência Gestão de Frotas realizada em maio, na Alfândega do Porto. Os oradores do painel com o título desta reportagem, Célio Pereira e Luís Espírito Santo, explicaram a complexidade de administrar uma frota cuja composição, diversidade e abrangência territorial torna desafiante a tarefa de eletrificação de algumas tipologias de viatura. Por isso, estão atentos a outras soluções que, permitindo igual propósito de reduzir emissões, não coloquem em causa a segurança e viabilidade das operações

Fundada em 1999, a Ascendi é uma empresa que desenvolve a sua atividade no mercado das infraestruturas rodoviárias, atuando em três áreas de negócio: gestão de ativos, prestação de serviços de cobrança de portagens e prestação de serviços de operação e de manutenção de infraestruturas rodoviárias.

No ano em que comemora 25 anos de atividade, aceitou o convite da FLEET MA-

GAZINE para apresentar, no palco da 2.ª Conferência Gestão de Frotas – Porto, o modelo de gestão e eletrificação do seu parque de viaturas que integra veículos e equipamento com características especiais, utilizados para assegurar algumas atividades de manutenção específicas.

Atualmente, a Ascendi é detentora de seis concessões de autoestradas, operando uma rede de cerca de 700 quilómetros e gerindo 10 operações de cobrança de portagens.

Como é formada a estrutura de decisão em relação à frota automóvel? Existem políticas internas de responsabilização de utilização das viaturas?

A Ascendi possui uma Política de Frota que regula os regimes de aquisição, as tipologias consoante a funcionalidade, a alocação e utilização de viaturas assim como a responsabilização pelo uso das mesmas. Dado que a frota é um ativo estratégico, as decisões são tomadas ao mais alto nível da organização.

Célio Pereira, à direita na imagem, é o Gestor responsável pela frota da Ascendi. **Luís Espírito Santo** integra a equipa de Gestão de Frota, que é constituída por mais um elemento e que tem vindo a ser reforçada com o crescimento e internacionalização da Ascendi.

O que motivou a Ascendi a avançar para a eletrificação?

Existe, por parte da organização, um compromisso de sustentabilidade social e ambiental que levou a definir metas específicas, tendo em vista a redução de emissões. O Plano Estratégico de Energia da Ascendi prevê atingir a eletrificação de cerca de 70% das viaturas ligeiras até ao final de 2030. Neste momento já eletrificámos 21% da frota total, representando 25% das viaturas ligeiras.

Uma parte significativa desta transição foi fortemente alavancada pelos veículos híbridos plug-in, sobretudo nas viaturas de *backoffice*, que apresentam um perfil de utilização mais urbano. A utilização destes veículos permitiu uma transição e adaptação mais suave por parte dos utilizadores, mas acreditamos que gradualmente será substituída por veículos 100% elétricos.

Que desafios tiveram de enfrentar nesse processo?

O caminho nem sempre é fácil. A especificidade das nossas viaturas relativamente aos percursos, os pesos brutos, a autonomia, a aerodinâmica e a falta de opções são limitadores da transição em viaturas de *frontoffice*, onde a eletrificação representa apenas 7%, enquanto que nas de *backoffice* já atinge 41%.

Todas as viaturas passíveis de serem eletrificadas são alvo de um estudo prévio pormenorizado e individualizado para avaliação do perfil de utilização e sua compatibilidade com as autonomias e infraestrutura de carregamento disponível.

No sentido de potenciar e acelerar a nossa transição energética, temos vindo a expandir a nossa rede interna de postos de carregamento e instalar postos de carregamento em casa dos colaboradores. São postos em regime DPC, cuja utilização, para além de permitir maximizar os carregamentos a custos mais baixos, mitigam as preocupações com autonomia e tornam a utilização dos veículos elétricos mais agradável.



“

A Ascendi possui uma frota muito diversificada e dispersa a nível nacional. Das 356 viaturas, 128 são ligeiros de passageiros, 127 ligeiros de mercadorias com uma idade média de cerca de 3 anos. Conta ainda, com 32 pesados, 31 equipamentos e 38 reboques de apoio às operações

B.I.

> **Número de viaturas:** 356 unidades

> **Por tipologia:**

Ligeiros de passageiros: 128 unidades

Ligeiros de mercadorias: 127 unidades

> **Viaturas especiais:** 32 pesados, 31 equipamentos e 38 reboques de apoio às operações

> **Idade média da frota:** 3 Anos

> **Modelo de Aquisição:**

Aquisição direta, aluguer operacional, aluguer de média duração, rent-a-car

> **Razão para haver mais do que um modelo de financiamento:**

Dependente da tipologia da viatura, da funcionalidade a que se destina e do tempo de utilização expectável, podendo variar consoante o custo-benefício das diferentes opções, procurando sempre as soluções de mobilidade mais adequadas e sustentáveis

> **Critérios de escolha:**

Na análise e seleção de opções, é ponderada a possibilidade e viabilidade de eletrificação tendo sempre presente aspetos como as emissões, autonomia, tempo de carregamento e rede de postos disponível em cada caso.

Nas viaturas operacionais a aptidão para transformação, dimensões e capacidade de carga são também fundamentais.

Procura constante da melhor relação qualidade-preço, privilegiando também a fiabilidade e aspetos relacionados com a segurança da operação.

Essencial que as marcas possuam uma boa rede de oficinas, com tempos de intervenção reduzidos, uma vez que a frota operacional encontra-se bastante dispersa a nível geográfico e pretende-se tempos de imobilização bastante reduzidos

> **Sistemas de georreferenciação e/ou de controlo/gestão da frota instalados nas viaturas:**

Utilização de sistemas de georreferenciação na frota operacional de viaturas e máquinas, essencialmente com propósitos de proteção e segurança de pessoas e bens. Também para melhor gestão e controlo das operações na infraestrutura

> **Decoração/Identificação das viaturas:**

Nas viaturas operacionais, para efeitos de segurança, visibilidade e identidade corporativa da Ascendi



“

O Plano Estratégico de Energia da Ascendi prevê atingir a eletrificação de cerca de 70% das viaturas ligeiras até ao final de 2030. Neste momento já foi eletrificada 21% da frota total, representando 25% das viaturas ligeiras

Sabemos, também, que a eletrificação não chegará a todas as tipologias. Por isso mantemo-nos atentos às restantes opções que o mercado nos vai disponibilizando, como é o caso do hidrogénio.

Já é possível fazer um balanço em termos de redução de custos, poupança de emissões?

Desde que iniciámos a eletrificação da frota em 2018, já foram percorridos 1,3 milhões de quilómetros em viaturas 100% elétricas. Com base na informação mais recente, podemos dizer que anualmente deixámos de emitir cerca de 170 toneladas de CO₂.

A nível de poupança é bastante significativa, pois temos menores custos de utilização em viaturas que já ultrapassaram os 200 mil quilómetros, sem grandes avarias ou períodos de imobilização.

Que sugestões ou conselhos deixariam para uma empresa que esteja em processo de eletrificação da frota?

Quando se pensa num plano para eletrificar uma frota é preciso ter em conta vários fatores. É crucial perceber que nem toda a frota é eletrificável. A partir desta premissa, há que es-

Pool e Ridesharing

A Ascendi dispõe de várias viaturas para partilha entre as diversas áreas, efetuando a sua gestão através de uma plataforma que, além da pool, também gere o Ridesharing. As viaturas estão disponíveis 24 horas, com portaria automatizada em que se efetua a entrega e devolução através de smartphone ou tablet, com recurso a App Mobile. Este sistema também permite a partilha de boleias, conseguindo juntar colegas que, de outra forma, utilizariam diversas viaturas em deslocações para um mesmo local.

tratar e priorizar as viaturas que possam, por via dos percursos realizados, atividade desenvolvida e estrutura de carregamento disponível, serem eletrificadas, sendo fundamental dotar a empresa de uma rede interna de carregamento, idealmente apoiada com painéis fotovoltaicos.

A partir deste ponto, é necessário consciencializar e formar os condutores para esta nova realidade. Algo que procuramos fazer no momento da entrega de uma viatura elétrica e que é reforçado através das formações em condução eco eficiente. 🚗



A LeasePlan agora é Ayvens.

Nasce um novo líder para uma melhor mobilidade.

Saiba mais em ayvens.com

Better with every move.

 **ayvens**
SOCIETE GENERALE GROUP



“A eletrificação já é uma **realidade** e um caminho sem volta”

Aguas de Carvalhelhos é uma empresa com mais de um século de história. Comercializa diferentes tipos de água mineral engarrafada com características medicinais, gaseificada ou não gaseificada, captada na serra do Barroso, na localidade de Carvalhelhos, concelho de Boticas, em Trás-os-Montes.

Com uma imagem de marca que se identifica com a história da empresa criada em 1915, através de um alvará de concessão de exploração das águas, a Águas de Carvalhelhos foi pioneira na introdução das embalagens PET, um polímero termoplástico 100% reciclável, no mercado nacional de água engarrafada. Exemplo de sustentabilidade ambiental que recebe agora novo impulso, com a eletrificação da frota automóvel e instalação de 1.125 painéis

— *Empresa centenária e engajada nos propósitos de sustentabilidade, a Águas de Carvalhelhos está agora a dar os primeiros passos na eletrificação da sua frota automóvel. O processo é apoiado na produção de energia renovável proveniente de mais de um milhar de painéis fotovoltaicos, com que perspetivam conseguir reduzir em cerca de 45% a fatura de eletricidade*

fotovoltaicos, medidas com as quais a empresa estima poder deixar de ser responsável pela emissão de 258,6 toneladas anuais de CO2 para a atmosfera.

A substituição faseada das atuais viaturas por automóveis 100% elétricos altera também a tipologia da frota, ao ver aumentar o número de automóveis ligeiros de passageiros de cinco para 16 unidades.

“Anteriormente, os nossos vendedores e inspetores utilizavam carros comerciais de dois

lugares. Passaram agora para ligeiros de passageiros, com cinco lugares, devido à isenção de impostos que impende sobre as viaturas elétricas”, explica Daniel Soares, administrador da empresa.

Outra consequência desta transição é o rejuvenescimento do parque automóvel: “antes do passo da eletrificação, a idade média da frota era de 14 anos. A aquisição das 13 viaturas elétricas, este ano, fez reduzir a idade média para os nove anos”, explica.

Daniel Soares, o primeiro a contar da esquerda na imagem, é administrador da Águas de Carvalhelhos. Há sensivelmente um ano que tem a gestão/ responsabilidade da frota a seu cargo.

Na foto estão ainda, da esquerda para a direita, Arnaldo Riesenberger, diretor comercial para o mercado nacional e Gonçalo Magalhães Ferreira, diretor comercial do mercado externo.

Que modelo de gestão de frota é utilizado pela empresa?

A gestão da frota encontrava-se centralizada na empresa. No entanto, neste momento, passamos a contar com a colaboração de um gestor de cada marca, através da linha de apoio disponibilizada pelas empresas de renting.

Que critério ou critérios utilizam para a escolha das viaturas com fins operacionais, neste caso, para os vendedores e inspetores?

O principal critério foi a autonomia das viaturas. Evidentemente, também avaliámos o custo mensal e a segurança dos nossos colaboradores, assim como a fiabilidade da marca.

E no caso das viaturas administrativas?

Seguimos o mesmo critério relacionado com as exigências funcionais laborais, com a autonomia das viaturas, o custo mensal, o conforto e segurança, e, também, a fiabilidade da marca.

Qual o grau de autonomia dos utilizadores na gestão das viaturas que utilizam?

Utilizamos a Via Verde para as portagens e

para as SCUT, pelo que é um processo automatizado. E são os próprios utilizadores que providenciam as operações de rotina, juntamente com o Departamento de Aprovisionamento e agora, sempre que necessário, com os gestores de frota.

Eletrificação da frota

O que motivou a Águas de Carvalhelhos a avançar para a eletrificação da frota?

Como empresa monomarca, que explora e comercializa exclusivamente água mineral natural, a sustentabilidade e a preservação do meio ambiente são temas e preocupações primordiais na visão estratégica da nossa organização.

Pesaram também na decisão os custos elevados de manutenção de uma frota envelhecida e, claro, a otimização do tempo de utilização das viaturas, que começaram a passar mais tempo em oficina para reparação.

As viaturas elétricas são muito mais simples e não requerem tanto tempo nas intervenções, além da eletricidade reduzir consideravelmente o custo de utilização.

Podem detalhar os passos desse processo, quer no que toca à substituição de viaturas, como na instalação de pontos de carregamento e de autoprodução de energia?

Temos em funcionamento a nossa UPAC, alimentada por 1.125 painéis fotovoltaicos instalados nos diversos telhados das nossas instalações fabris em Carvalhelhos, Boticas. Este projeto permite, além da utilização fabril, o carregamento de viaturas a um custo muito baixo, aproveitando o sol, que é uma fonte inesgotável de energia. ☀

“

A velocidade com que as novas tecnologias aparecem afasta um pouco os empresários da tomada de decisão para realização do investimento. Claro que haverá novas soluções no futuro, mas o mercado será assim daqui por diante: veloz, híbrido e sempre na busca de soluções ideais para cada tipo de negócio



B.I.

> **Número de viaturas:** 22 unidades

> **Por tipologia:**

Ligeiros de passageiros: 16 unidades

Ligeiros de mercadorias: 6 unidades

Eletrificados: 13 Ligeiros de passageiros

100% elétricos, utilizados pelo Departamento Comercial e pela Administração.

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

9 anos

> **Modelo de aquisição:** Renting, diretamente com as marcas vencedoras do concurso de renovação da frota. A Águas de Carvalhelhos utiliza os serviços de algumas oficinas parceiras e a gestão dos serviços corre por conta da nossa empresa.

> **Sistema [software] de gestão de Gestão de Frota:** Não utiliza software específico, dada a dimensão da frota. Controlo interno com recurso a folhas de cálculo. No caso das viaturas elétricas, existe uma plataforma que concentra todas as informações de carregamento (dia, hora, consumo e custo de cada carregamento), para analisar, em tempo real, os custos de energia envolvidos na operação de cada viatura e da frota.

> **Sistemas de georreferenciação e/ou de controlo/gestão da frota instalados nas viaturas:** Não se aplica

> **Política de frota:** não se aplica

> **Frota decorada:** não se aplica



Avançaremos agora para a instalação de carregadores na residência de alguns colaboradores, de forma a aproveitar os horários em vazio e reduzir, ainda mais, o custo de carregamento. Vamos fazer isso em parceria com uma empresa especializada neste tipo de operação.

Ainda que estejam numa fase inicial, estão a cumprir-se as expectativas? Que desafios estão a enfrentar? Seja em relação à utilização diária das viaturas, nomeadamente carregamentos, como da parte dos utilizadores?

Ainda estamos no terceiro mês de utilização da frota e uma parte dos carregamentos são efetuados em postos públicos.

Numa próxima fase, muito em breve, vamos instalar carregadores residenciais, para que os nossos colaboradores possam abastecer as viaturas durante a noite. Além de ser mais económico para a empresa, torna-se mais cómodo e produtivo para a nossa equipa comercial.

Como planearam a atribuição e distribuição das viaturas, nomeadamente por razões de autonomia ou de carregamento?

Viaturas com maior autonomia foram disponibilizadas aos nossos inspetores de venda, que têm uma abrangência de cobertura territorial maior.

Para a nossa equipa de vendas diretas foram escolhidas viaturas com menor autonomia, mais ágeis e mais pequenas, com possibilidade de carregamento rápido, que podem ser carregadas a qualquer momento em diversos sítios

espalhados pela área metropolitana.

É fundamental avaliar cada tipo de operação para atribuir a viatura mais adequada às necessidades diárias dos utilizadores.

Algum destes fatores pesou mais na decisão de eletrificação: benefícios fiscais que favorecem o TCO ou exigências ambientais/de sustentabilidade, nomeadamente o cumprimento de critérios de ESG/CRSC

Todos os fatores citados são importantes para a nossa organização. Vale a pena ressaltar, também, que a instalação dos painéis fotovoltaicos contribuiu de sobremaneira para trilhar-mos este caminho da eletrificação da frota.

Baseado na experiência que estão a ter, que alertas ou recomendações gostariam de deixar para outras entidades que ainda estejam a ponderar ou a iniciar um processo de eletrificação da frota?

Existem inúmeras soluções no mercado e cada empresa e/ou instituição deve estudar bem as respetivas especificidades, de forma a escolher os sistemas e a viatura certa para a operação em causa.

A eletrificação já é uma realidade e um caminho sem volta. Mas a velocidade com que as novas tecnologias aparecem afasta um pouco os empresários da tomada de decisão para realização do investimento. Claro que haverá novas soluções no futuro, mas o mercado será assim daqui por diante: veloz, híbrido e sempre na busca de soluções ideais para cada tipo de negócio. 

DESCANSE. FROTAS É CONNOSCO.

corporate

**Descubra as vantagens do
Serviço Corporate da Carby:**

- ▶ **à sua medida significa mesmo
à sua medida.**
gestor dedicado à sua empresa.
- ▶ **proximidade é dedicação.**
mais de 60 pontos de Norte a Sul.
- ▶ **mais do que experiência: expertise.**
representamos 16 marcas automóveis e
somos parte de centenário Grupo JAP.

Tem 1 minuto?

Agende aqui a sua reunião.

Vamos até à sua empresa.

corporate.carby.pt ou através do QR Code





12.^a CONFERÊNCIA GESTÃO DE FROTAS ESTORIL

21 DE NOVEMBRO DE 2024
CENTRO DE CONGRESSOS
DO ESTORIL

UM EVENTO

Fleet
Magazine

PATROCÍNIOS

ct@fleetmagazine.pt

INSCRIÇÕES

www.conferenciagestaodefrotas.pt/lisboa

PATROCINADORES / EXPOSITORES

ayvens

evio

KiNTO

miio

ARVAL
RNP FINANCIAL GROUP

edp

Audi

CUPRA

SEAT

VW

VW
Veículos
Comerciais

SKODA

Allianz Partners

locarent

prio

carby

SIXT

VOLVO

LEASYS

VIA VERDE

Santogal

Europcar
moving your way

EXPRESS
GLASS
Vidros para Viaturas

guru
Business Services

ASTORA

radius

BYD

TARGA
TELEMATICS

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
por 100% de mulheres

MD

DEKRA

MANHEIM

AUTOROLA

izi go

Fleet
Market

MOBILIDADE ELÉTRICA SUSTENTÁVEL E RESPONSÁVEL

A Sustentabilidade é cada vez mais uma prioridade das empresas, pelo impacto que tem na responsabilidade social e corporativa com que se apresentam aos consumidores. Neste contexto, as necessidades de mobilidade inerentes ao negócio e, muito em particular, os indicadores ambientais da frota automóvel assumem uma extraordinária importância. Portanto, torna-se essencial a aquisição de conhecimento e a preparação das organizações, nomeadamente por parte dos responsáveis pela mobilidade das empresas. A par das soluções existentes e das evoluções que todos os dias surgem, é fundamental criar uma consciência coletiva sobre a importância de uma mobilidade mais sustentável e responsável, pelo futuro da empresa e – também – da sociedade.





HÉLDER RODRIGUES
COORDENADOR DA
ÁREA DE MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL NA
ADENE - AGÊNCIA
PARA A ENERGIA

Já temos todas as peças necessárias para descarbonizar as frotas?

O pacote legislativo Fit-for-55 impõe a redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em 55% até 2030, levando à elaboração de regula-

mentos, diretivas e iniciativas transversais à nossa sociedade. Ao contrário dos demais, as emissões do sector dos transportes continuam a aumentar, o que obriga a uma atividade legislativa mais intensa. Todas as partes interessadas terão de fazer mais e melhor, o sector público, as empresas e o consumidor final.

Do lado das empresas, como resposta à crescente preocupação com a transparência da atuação das mesmas, destacaria duas iniciativas, a Diretiva de Reporte de Sustentabilidade Corporativo (CSRD) e a Diretiva de Alegações Ecológicas. Se a primeira trata de introduzir a normalização e transparência no reporte do impacto climático das atividades empresariais, garantindo a comparabilidade dos valores por parte dos clientes e investidores, a segunda garante que as alegações ecológicas têm regras claras para produtos e empresas, dando confiança aos consumidores no momento da escolha.

A CSRD, já em vigor, prevê que esteja em completo funcionamento no fim de 2027, tendo nesta altura um impacto significativo nos reportes ESG (Environment, Social, Governance) de pequenas e médias empresas, como podemos verificar no esquema ao lado, trazendo estes temas para o centro da gestão das organizações.

INCENTIVOS FISCAIS: ATÉ QUANDO?

Falando particularmente do E em ESG, o ambiente, tendo as metas claras e assegurada a transparência no caminho das empresas para a descarbonização, que ferramentas estão a ser criadas para facilitar e acelerar esse caminho? E serão suficientes para conseguirmos finalmente cortar as emissões do sector dos transportes?

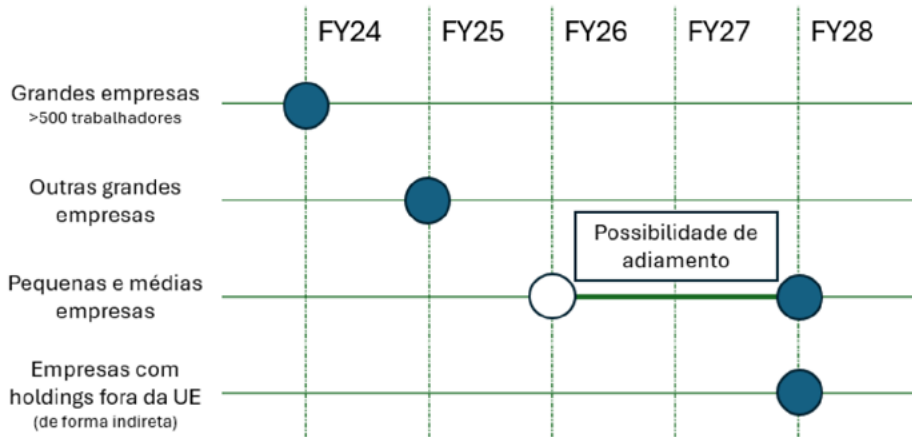
Portugal continua com incentivos fiscais para viaturas de baixas emissões, quando vemos alguns países a anunciar a retirada desses incentivos. Embora não esteja previsto, é expectável que, a prazo, estes venham a ser diminuídos ou redirecionados para áreas onde as soluções de descarbonização existentes continuem a ser pouco competitivas.

Entrará também em período de monitorização durante o ano de 2025, e ficará

totalmente operacional em 2027, a extensão do Comércio Europeu de Licenças de Emissão aos edifícios e transporte rodoviário. Embora Portugal já tenha uma Taxa de Carbono sobre os combustíveis fósseis, é previsível que o valor destas licenças ultrapasse, a curto prazo, o valor atual da Taxa de Carbono Nacional, levando a um aumento direto dos combustíveis fósseis.

CRÉDITO VERDE

A descarbonização das frotas está a tomar especial relevância no contexto europeu, exemplo disso é a iniciativa, atualmente em discussão pública, das frotas empresariais mais ecológicas (Green Fleets Initiative). As empresas são responsáveis por quase 60% das compras de viaturas no mercado europeu e a sua utilização difere da dos consumidores priva-





dos. A quilometragem anual mais elevada ou a baixa idade média das viaturas são diferenças claras e daí a especial atenção a este segmento.

Mas nem tudo são más notícias e podem até ser boas para frotas que já iniciaram o caminho da descarbonização: começa a ser normal vermos diferenciação nas condições de crédito para os bens considerados verdes, à luz da Taxonomia Europeia, que se aplica também a viaturas. Este regulamento obriga o sector financeiro a incorporar os riscos climáticos nos seus produtos financeiros, criando assim bonificações para produtos cujo impacto ambiental seja diminuído. Uma análise rápida, para o consumidor final exceto empresas, mostrou que podemos atingir reduções de até 3 pontos percentuais em taxas de juro de viaturas verdes – emissões abaixo das 50 gCO₂/km – o que tem um impacto direto na paridade de custo das viaturas elétricas.

Já existem produtos similares para frotas empresariais, e mais surgirão, dada a necessida-

de do sector financeiro aumentar a percentagem de investimento verde nas suas carteiras.

PUZZLE AMBIENTAL

Já temos todas as peças? As metas ambientais europeias e nacionais são ambiciosas e a CSRD obriga as empresas a atuar com transparência nas três dimensões do ESG.

As soluções tecnológicas para uma frota de zero emissões são cada vez mais variadas,

robustas e acessíveis, potenciadas no âmbito regulatório, equilibrando uma balança que, já hoje quando temos os custos operacionais em conta, pende claramente para as viaturas de zero emissões.

A descarbonização efetiva do sector tarda em iniciar-se de forma definitiva, contudo há razões para estarmos otimistas nos resultados que as peças que vão chegar nos próximos anos terão o impacto desejado. ●

MOVE+ facilita a redução da pegada ecológica

Nesta fase de transição, que para uns parece lenta, para outros demasiado rápida, a partilha de informação, experiências e boas práticas é crucial. Na ADENE – Agência para a Energia, queremos ajudar as empresas a navegar nesta nova realidade, na área da mobilidade e das frotas. Fazemo-lo através do MOVE+, tornando claro se as frotas estão ou não em cumprimento com os critérios da

taxonomia europeia e utilizando fatores de conversão e procedimentos de reporte internacionalmente reconhecidos.

Além de ajudar a entregar resultados efetivos, as organizações que adotaram o MOVE+ já reduziram a sua pegada, em média, 7%, o que representa uma evolução na direção oposta ao resto do sector do transporte rodoviário a nível nacional e europeu.

“

Nem tudo são más notícias e podem até ser boas para frotas que já iniciaram o caminho da descarbonização: começa a ser normal vermos diferenciação nas condições de crédito para os bens considerados verdes, à luz da Taxonomia Europeia, que se aplica também a viaturas





PATRÍCIA MENDES
HEAD OF LEGAL AND
COMPLIANCE AND
HR, VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
PORTUGAL



MIGUEL RIBEIRO
FLEET DIRECTOR,
VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
PORTUGAL

Rumo à neutralidade carbónica: desafios corporativos e regulatórios

A importância da preparação e adaptabilidade no mundo das empresas é um princípio fundamental para alcançar o sucesso, a longo prazo, na execução de uma estratégia corporativa.

A Sustentabilidade Corporativa não passa por um conjunto de ações de cariz ambiental, mas por uma visão mais alargada, e que passa muito pela preparação a um quadro legal e regulatório recentemente aprovado na UE.

Será que as empresas estão preparadas para o grande desafio, nos próximos anos, de serem mais sustentáveis, reduzindo a sua pegada de carbono? estão também preparadas para os novos requisitos regulatórios e as exigências do sector financeiro?

Quais são os grandes desafios que as empresas vão ter que enfrentar?

CSRD - CORPORATE SUSTAINABILITY REPORTING DIRECTIVE

A CSRD é uma diretiva modificativa do Parlamento Europeu, aprovada a 5 de janeiro de 2023, que estabelece requisitos mais rigorosos para a elaboração de relatórios de sustentabilidade por parte das empresas e que decorre do "Green Deal" Europeu e do Plano de Ação "Financiar o Crescimento Sustentável".

A UE pretende com a CSRD tornar o processo de reporte de informação mais rigoroso e transparente, permitindo que todos os stakeholders (clientes, fornecedores e outros) conheçam o impacto que as empresas têm no ambiente e

as medidas que tomam para o mitigar. Reforça a importância das questões ambientais, obrigando as empresas a incluírem informações sobre sustentabilidade nos seus relatórios de gestão, a par dos relatórios financeiros.

Uma das principais prioridades para as empresas em relação à CSRD é a integração da sustentabilidade na sua estratégia de negócios. Isso envolve não apenas a divulgação de métricas e indicadores de desempenho ESG, mas também a incorporação desses aspetos nos processos de tomada de decisão corporativa. As empresas precisam identificar e compreender os impactos ambientais, sociais e de governança ao longo de toda a sua cadeia de valor e implementar medidas para mitigar esses impactos.

QUAIS OS IMPACTOS DA CSRD?

- Obrigar a um reporte não financeiro a par do reporte financeiro no Relatório de Gestão atual
- O reporte não financeiro deverá ser elaborado respeitando as Normas Europeias de Relato de Sustentabilidade (ESRS)
- Exigirá uma validação por um Revisor Oficial de Contas
- Deverá ser elaborado de acordo com o Formato Eletrónico Único Europeu (ESEF)
- Incorporará o conceito de Dupla Materialidade

ESTE ESFORÇO VAI TRAZER VANTAGENS PARA AS EMPRESAS

1. Novas oportunidades de investimentos: Investidores procuram investir em empresas

que incorporem na sua estratégia um compromisso real com a sustentabilidade.

2. Novos Clientes e novo Talento:

Empresas que adotam práticas sustentáveis e divulgam os seus esforços, conseguem uma maior vantagem competitiva, pois permite atrair Novos Clientes e Talento, que valorizam a sustentabilidade e a responsabilidade social.

3. Inovação e eficiência: A conformidade com a CSRD pode incentivar as empresas a inovar e melhorar a eficiência em relação às suas operações, resultando em economias de custos baixos, bem como em soluções mais eficazes para desafios ambientais e sociais.

4. Criação de valor a longo prazo: A adoção de práticas de sustentabilidade e a conformidade com a CSRD contribuem para a criação de valor a longo prazo. Empresas que se preocupam com as questões ambientais, sociais e humanas, são mais resilientes e estão mais bem preparadas para enfrentar desafios futuros.

A QUEM SE APLICA?

• A partir de 1 de janeiro de 2024, todas as empresas com mais de 500 trabalhadores e que já estejam sujeitas à diretiva de divulgação de informações não financeiras (NFRD).

• Aplica-se aos relatórios a apresentar em 2025;

• A partir de 1 de janeiro de 2025, todas as Empresas que cumpram com 2 de 3 requisitos:

1. Balanço total > 25.000.000 €;
2. Volume de negócios > 50.000.000€;
3. Mais de 250 funcionários.



A CSRD torna o processo de reporte de informação sobre o impacto que as empresas têm no ambiente e as medidas que tomam para o mitigar mais rigoroso e transparente, obrigando-as a incluírem informações sobre sustentabilidade nos seus relatórios de gestão, a par dos relatórios financeiros

Aplica-se aos relatórios a apresentar em 2025.

- A partir de 1 de janeiro de 2026, a todas as PME cotadas e outras empresas. As pequenas e médias empresas podem optar por não participar até 2028.

Aplica-se aos relatórios a apresentar em 2027.

REPORT DE POLÍTICAS AMBIENTAIS E DE ÉTICA SOCIAL

Mas para ser capaz de relatar sobre sustentabilidade, as empresas têm de estar preparadas a três níveis: Ambiental, Social e de Governo das Sociedades.

Na dimensão ambiental, é relevante um caminho rumo à descarbonização, no propósito de contribuir para limitar o aumento da temperatura a 1,5º face ao período pré-industrial, como assumido por 196 estados-membros das Nações Unidas no Acordo de Paris. Há muito que os cientistas anunciam que o clima está a mudar e de que é necessária a intervenção humana para reduzir os riscos climáticos. Os riscos climáticos são muitos e as consequências diversas. A redução e sequestro de emissões de carbono para a atmosfera é essencial para reduzir os riscos climáticos.

A legislação Europeia como a Taxonomia e os respectivos Atos Delegados, em especial o Ato Delegado do Clima, a Lei Europeia do Clima e a CSRD, e a legislação nacional, destacando-se a Lei de Bases do Clima e o Mercado Voluntário de Carbono, concretizam a necessidade da defesa e neutralidade climática e o relato sobre as os planos de ação e as evidências, que cada organização

desenvolve por forma a cumprir com essas obrigações.

A Lei de Bases do Clima (Lei n.º 98/2021 de 31 de Dezembro) determina como atores da ação climática cidadãos, empresas privadas e outras entidades de direito privado. Há um chamamento à ação, de cidadãos e empresas, que culmina na restante legislação europeia que, como veremos nos próximos anos, exigirá a intervenção de todos.

Na dimensão social é relevante notar que as empresas devem também medir o seu impacto na sociedade e medir o impacto que o clima e a sociedade tem na própria organização, num princípio e dupla materialidade, em que assenta a CSRD.

É esperado que as empresas defendam e protejam os direitos humanos, não só no seio da sua organização, mas na sua cadeia de valor, que promovam a igualdade de género, que promovam a inclusão de mulheres nos órgãos de administração, que desenvolvam ações de responsabilidade social.

O dever de diligência é imposto sobre a empresa e a sua cadeia de valor. A Directiva CS3D (Corporate Sustainability Due Diligence Directive) tem por objetivo promover um comportamento empresarial sustentável e responsável nas operações das empresas e em todas as suas cadeias de valor e virá reforçar a diligência devida em matéria de direitos humanos. Sociedades que prossigam estes princípios, são sociedades capazes de atrair e reter talento, de manter equipas motivadas e capazes de mudança, reforçando a sua sustentabilidade.

No entanto, há ainda uma dimensão que deve ser tratada com igual importância: o

governo das sociedades. E a relevância desta dimensão assenta, em primeira linha, na ética empresarial. A sustentabilidade depende da obediência a princípios de integridade e *compliance*, de implementação de políticas de governação sólidas e de medidas de controlo eficazes, de transparência nas decisões, de cumprimento das obrigações fiscais. Políticas de combate à corrupção, de defesa da concorrência, a existência de canais de denúncia e processos de tratamento das comunicações realizadas através desses canais, processos de avaliação e mitigação de riscos, são necessários para uma empresa sustentável.

A reputação de uma empresa incorpora grande parte do seu valor.

Por tudo isto, e porque a grande maioria das empresas será impactada pela regulação em matéria de sustentabilidade, quer porque cumpre os critérios legais e é elegível, quer porque lhes será exigido pelos seus fornecedores e os seus clientes (cadeia de valor) que cumpram os requisitos de sustentabilidade a nível ambiental, social de governo, cabe a todas as empresas, aos seus órgãos de gestão e aos seus trabalhadores, investirem na promoção da sua sustentabilidade. ●



A diretiva CSRD na página oficial da União Europeia



MARGARIDA SOARES
BUSINESS DEVELOPER FOR
SUSTAINABILITY, NEXTBITT

A desconstrução das Normas ESRS*

As normas ESRS (European Sustainability Reporting Standards) foram desenvolvidas pela EFRAG – um órgão consultivo independente, financiado maioritariamente pela União Europeia. Os projetos da EFRAG, no que respeita a normas, são desenvolvidos com base numa estreita relação com investidores, empresas, auditores, sociedade civil, sindicatos, academia e organismos de regulamentação.

Principais objetivos das normas ESRS:

- Padronizar e facilitar a comparação da informação;
- Apoiar as empresas na gestão do seu desempenho em matérias de sustentabilidade, bem como na comunicação do mesmo;
- Consequentemente, simplificar o acesso a financiamento.

Enquanto standards comuns obrigatórios, e contrariamente ao que se possa pensar, as normas ESRS vêm facilitar o processo de reporte das organizações.

Se, até agora, a multiplicidade de standards e frameworks dava origem a alguma insegurança na altura de definir o que reportar, com estas normas esse desconforto é mitigado.

Houve um cuidado evidente por parte das entidades responsáveis em criar um alinhamento de reporte com os standards já existentes – como são o caso do GRI, ISSB ou TCFD – e,

assim, facilitar a articulação e a harmonia da informação, evitando processos cumulativos.

As normas ESRS são 12 e dividem-se em dois grupos:

- Dois de âmbito geral;
- Dez de âmbito específico, associadas à sigla ESG, nomeadamente:
 - Cinco para ‘Ambiente’;
 - Quatro para ‘Social’ e;
 - Um para ‘Governance’.

Naturalmente, ao abrigo de cada uma das 12 normas existem depois diversos requisitos e datapoints com o objetivo de orientar e estruturar o reporte da informação.

As duas normas de âmbito geral – ESRS 1 e ESRS 2 – são obrigatórias e aplicam-se de igual modo a qualquer organização.

As restantes dez estão diretamente associadas aos temas materiais identificados pela empresa e, por isso, devem ser reportadas.

No entanto, importa destacar um aspeto relativo ao tema das alterações climáticas:

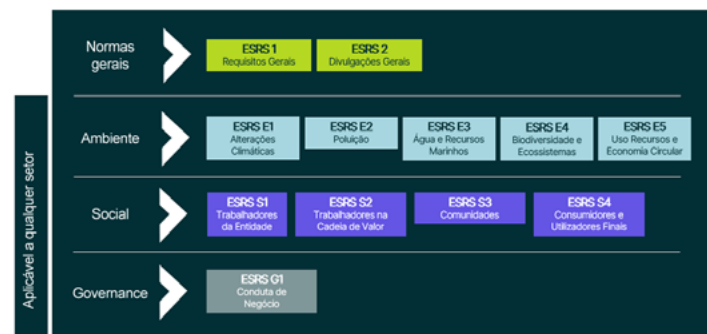
Se uma empresa considerar que as alterações climáticas não constituem para si mesma um tema material e, nesse sentido, decidir não apresentar dados associados a essa norma, deve apresentar evidências dessa mesma conclusão, com base na sua análise de materialidade.

Esta necessidade prende-se com o facto de as alterações climáticas resultarem em efeitos extremamente nefastos para o ambiente e para a sociedade.

Este é um trabalho contínuo por parte da EFRAG e da União Europeia, sempre com o objetivo de tornar este processo mais simples e eficaz para as empresas e para os diversos stakeholders envolvidos.

As expectativas do mercado e as exigências regulatórias estão em constante evolução, o que significa que ter um modelo de negócio responsável não é uma opção, mas sim uma necessidade imperativa, capaz de determinar o sucesso ou insucesso a médio/longo prazo das empresas. 

Normas ESRS European Sustainability Reporting Standards



Quadro que ilustra a forma como estão estruturadas as 12 normas

(*) Excerto de um texto originalmente publicado no blog da página oficial da Nextbitt (www.nextbitt.com) com o título “Transformação Sustentável: De Que Forma Vai a CSRD Revolucionar o Modelo de Negócio das Empresas”



GRANDE CAMPANHA 20 anos Locarent

PEUGEOT E-2008

54 kWh Active 5P (156cv)

365€

s/IVA

435€

c/IVA

Para encomendas até 31 de julho 2024.
Oferta válida para Empresas, ENI e Particulares,
para contratos com 72 meses e 60.000 km.
Entrada inicial de 3.500€ exclusiva a clientes particulares.



Saiba mais em:
www.locarent.pt/campanhas

Dez anos de **Fiscalidade Verde**: os novos incentivos

Quase a cumprirem-se dez anos sobre a publicação de Fiscalidade Verde, constata-se que muita coisa mudou e evoluiu em apenas uma década. Mas se os benefícios fiscais associados à Fiscalidade Verde ajudaram a reduzir as emissões de muitas empresas, e a diminuição deste tipo de incentivos em alguns países europeus começa a gerar preocupação, existem outros desafios pela frente. Mas também novas oportunidades

Há cada vez mais países europeus a reduzirem ou a retirarem benefícios fiscais dirigidos para a Mobilidade Elétrica, consoante a eletrificação do parque automóvel aumenta, a oferta de modelos elétricos ou eletrificados é maior e mais marcas anunciam o fim do desenvolvimento ou produção de motores a combustão.

Realizar a transição energética representa um grande desafio para empresas e entidades públicas com frota, sobretudo quando ela é bastante diversificada. Porém, apesar de terem sido as primeiras a aderirem à transição energética, quando 200 km de autonomia de um carro elétrico era quase uma miragem, o facto de terem arriscado fazê-lo dá-lhes hoje uma bagagem de conhecimento, não só para a evolução da própria mobilidade interna, como pela obtenção de dados importantes que permite aos operadores terem uma real noção das necessidades inerentes a este modelo de mobilidade.

O QUANTO A MOBILIDADE ELÉTRICA EVOLUIU NUMA DÉCADA!

Prestes a cumprirem-se 10 anos desde que a Reforma da Fiscalidade Verde foi publicada (31 de dezembro de 2014) constata-se que muito aconteceu: o parque elétrico cresceu significativamente, as viaturas eletrificadas ganharam eficiência, autonomia e – muito importante – velocidade de carregamento das baterias. Que, sendo menores, ganharam densidade energética, são mais leves e mais robustas. Não menos relevante, o preço de um carro 100% elétrico desceu significativamente. A título de exemplo, em 2016, um Nissan Leaf com bateria de 30 kWh custava cerca de 38 mil euros, enquanto que, em 2024, um Tesla Model 3 com mais do dobro da autonomia custa pouco mais de 40

mil euros. Não admira, então, que uma empresa que possa ter adquirido este modelo há quatro ou cinco anos, para utilização de um quadro administrativo, o queira manter para continuar a usar, por exemplo, como viatura de pool; afinal, o seu valor de mercado, enquanto automóvel usado, passado estes anos, pode ser inferior ao que um modelo cidadão igualmente elétrico.

Ao longo da última década, a Fiscalidade Verde foi essencial para reduzir as emissões de muitas empresas. A dedução do IVA desde logo, por se tratar de um imposto aplicado por inteiro no momento da aquisição, é essencial para ajudar a nivelar o custo do automóvel 100% elétrico, com o de um modelo equivalente com motor a combustão. Nisso muito contribui também a isenção de ISV aplicada a um veículo elétrico. Sem negligenciar a importância da Tributação Autónoma, apesar de este imposto poder ser alvo de alteração ao longo da posse/utilização da viatura como, aliás, já aconteceu com os ligeiros de passageiros 100% elétricos e híbridos plug-in.

NIVELAMENTO DE PREÇOS, CONSTRUTORES E EMPRESA CERCADOS

A “guerra de preços” desencadeada pela Tesla e a chegada de modelos chineses à Europa está a contribuir para esbater a diferença de preço entre modelos equivalentes com motorizações diferentes: de um lado eletrificados (BEV e PHEV), do outro com motor a combustão. E isso tem ajudado alguns estados europeus a decidirem retirar ou diminuir os incentivos à aquisição dos primeiros. Afinal, há que continuar a garantir o equilíbrio das receitas fiscais provenientes do automóvel.

Há ainda o tema do “cerco ambiental” às emissões dos transportes. Se os construtores

automóveis são cada vez mais apertados nas exigências de redução do nível médio de emissões da sua gama automóvel (obrigado-os a lançar mais carros 100% elétricos, criar marcas com modelos exclusivamente elétricos ou comprar “créditos de carbono” a terceiros, de forma a evitar pesadas multas), as empresas europeias são coagidas a reduzirem as emissões da sua própria atividade. E muitas já estão a fazê-lo enquanto se preparam para a etapa seguinte, aquela em que terão de exigir o mesmo aos seus fornecedores, da energia aos consumíveis, incluindo de empresas externas, algumas certamente de pequena dimensão, que prestam serviços de vária ordem para a entidade auditada: limpeza, segurança, assistência técnica de máquinas, material de escritório e do edifício, etc..

TENHO UMA SOLUÇÃO DE CARREGAMENTO; TEREI ENERGIA?

Subsistem, porém, desafios. De um lado a eletrificação de um parque automóvel pode

PRR: mais energia para uma energia melhor

O apoio às empresas e a economia no esforço de convergência para a sustentabilidade, abrange também o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR). Este instrumento de apoio, estratégico para ajudar a implementar reformas através de investimentos em áreas como a transição climática, tem aprovado projetos de vários milhões de euros provenientes de entidades públicas e privadas, alguns dos quais destinados a serem aplicados na renovação de frotas (descarbonização de viaturas) e/ou na independência e numa maior eficiência energética das entidades beneficiadas.



Financiamento sustentável

O “financiamento verde” (ou “crédito verde”) é um instrumento de dívida das empresas, que pode adquirir a forma de um contrato de empréstimo contraído junto de instituições financeiras ou a emissão de obrigações com a finalidade da entidade emissora realizar investimentos relacionados, por exemplo, com tecnologias ecológicas, de eficiência energética ou de eficiência dos recursos, projetos de economia circular ou ainda com infraestruturas de transportes e infraestruturas de investigação sustentáveis.

O objetivo deste financiamento é proporcionar acesso a capital em condições mais favoráveis, por exemplo de juro, para a sua aplicação na promoção de atividades ambiental e socialmente positivas, como a compra de bens e de serviços ecológicos ou a construção de infraestruturas verdes, por exemplo. Naturalmente, também na promoção de modelos de mobilidade mais sustentável.

Importa destacar também o interesse das entidades financeiras em promover este tipo de produto de financiamento sustentável. É que, tal como as empresas, que ao utilizarem o capital vão gerar condições para melhorar os seus relatórios de sustentabilidade, também as instituições que financiam este tipo de projetos veem melhorados os seus indicadores ambientais.

Um benefício para ambas as partes com dividendos para a sociedade.

não ser um processo tecnicamente complexo (ao mesmo ritmo que os automóveis evoluíram, também evoluíram técnica e tecnologicamente as soluções de carregamento e de auto produção de energia, sendo que Portugal pode orgulhar-se de ter várias empresas nacionais na vanguarda em qualquer um destes domínios), mas mais complicada pode ser a adaptação desta mesma tecnologia ao espaço físico das empresas, até porque o processo não se resolve apenas com a instalação de pontos de carregamento. É que, até aos carregadores, é necessário implantar com segurança cabos elétricos que levem energia suficiente para carregar as viaturas, assegurando previamente que existe energia elétrica com potência suficiente para o fazer, sem comprometer a produção normal da empresa.

Este é, provavelmente, um dos maiores desafios atuais, tanto maior quanto aumenta a dimensão da frota elétrica. Embora a dificuldade de escolha de modelos possa subsistir em empresas que operam na área da distribuição ou dos serviços técnicos em locais de mais difícil acesso, ou que tenham utilizadores que, pelo seu trabalho diário, tenham de percorrer longas distâncias ou transitar em condições mais difíceis, é por vezes mais fácil contornar ou adiar este “problema”, do que assegurar mais capacidade de energia em instalações situadas em áreas, sobretudo urbanas, mais antigas e sem postos de transformação de energia nas proximidades.

QUEREMOS RETORNAR AOS CARROS A GASÓLEO?

Nem tudo, porém, são obstáculos. A adesão dos condutores ao carro elétrico parece ter sido, afinal, mais fácil do que no início se antevia. Ao ponto de alguns reclamarem ao receber como viatura de substituição uma viatura com motor

“

A eletrificação da frota contribui de forma significativa para a redução global das emissões de uma organização e tem um impacto significativo nos relatórios de sustentabilidade, responsabilidade social e corporativa. Já os incentivos fiscais devem ser encarados como o próprio nome indica: um incentivo para realizar uma transição energética com menor custo

de combustão e muitos destes condutores acabam mesmo por ser os melhores prescritores da mobilidade elétrica junto de familiares e amigos. Já as crescentes exigências ambientais que obrigam a uma maior complexidade técnica dos motores a gasóleo, maioritariamente presentes nas empresas até há pouco anos, são hoje várias vezes a origem de “dores de cabeça” que os responsáveis de frota agradeceriam não ter. Apesar da demora em algumas assistências a viaturas elétricas que alguns também enfrentam.

Em parte por causa do episódio “dieselgate” da Volkswagen, que “viralizou” a associação dos motores diesel a emissões mais prejudiciais, nomeadamente de óxidos de azoto (NOx) e de partículas, aumentou a perceção de insegurança deste tipo de mecânica para a saúde pública, e isso levou também mais empresas, principalmente multinacionais, a deixarem de considerar, como opção, veículos ligeiros com motor a gasóleo. A bem do ambiente mas também da sua própria imagem enquanto marca presente na sociedade. A par disso, a revisão em alta do modelo de aferição de emissões destes motores, com impacto fiscal e sobre os custos de produção, levou a que perdessem grande parte da sua competitividade. 



Solução 360° para a mobilidade elétrica das empresas

A EVIO oferece uma solução integrada dedicada à gestão eficiente e descomplicada do ecossistema de carregamento, rigorosa e completa do ponto de vista da redução dos custos inerentes ao consumo de cada viatura e da frota elétrica de uma empresa

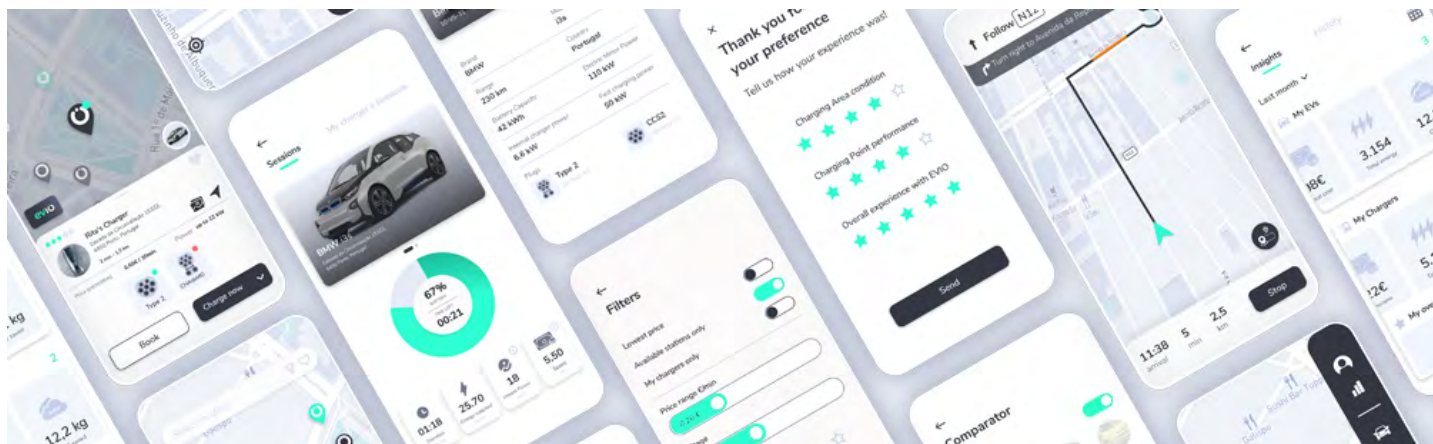
A EVIO propõe às empresas um conjunto de serviços e soluções pensadas exclusivamente para garantir o acesso a uma mobilidade elétrica sem complicações. Nesse contexto, disponibiliza às empresas soluções completas “chave-na-mão”, da plataforma de gestão ao fornecimento e instalação elétrica de pontos físicos de carregamento, assim como acesso ao serviço de carregamento em várias redes internacionais e toda a nacional.

Ao utilizar a plataforma EVIO, o responsável de frota sabe que pode contar com um leque de soluções para a gestão da frota elétrica da sua empresa. Desde logo, com a possibilidade de monitorizar a quilometragem de cada viatura, algo essencial para auxiliar a tarefa de controlar custos e consumos. Além disso, terá a possibilidade de definir *plafonds* por colaborador ou por viatura, ao poder aceder, através da plataforma da EVIO, a dados atualizados sobre custos de carregamento em tempo real e até ao cálculo da pegada de carbono associada a cada carregamento.

A plataforma da EVIO possibilita também gerar estatísticas e relatórios detalhados sobre a utilização e custo dos carregamentos, facilitando, dessa forma, o trabalho do gestor de frota que procura ter em dia todos os dados relativos a viaturas, condutores, grupos e cartões.

Carregamento doméstico e em rede pública

É na promoção e facilitação da utilização de veículos elétricos que a EVIO aposta, permitindo que um carregamento doméstico possa ser faturado diretamente à empresa, o acesso a car-



EVIO: parceira da mobilidade elétrica de muitas empresas

• A **Lactogal** escolheu a EVIO para desenvolver a sua rede de carregamento interna, que conta já com mais de 50 pontos de carregamento, incluindo quatro carregadores rápidos.

A empresa utiliza a plataforma EVIO para a gestão de todo o seu ecossistema de carregamento elétrico, incluindo a gestão dos carregadores internos e dos consumos da frota elétrica, tanto na sua rede privada como na rede pública MOBI.E e até mesmo no estrangeiro;

• A **Nestlé** implementou a plataforma de gestão de consumos da EVIO para ajudar na gestão e redução dos consumos de mais de 400 veículos da sua frota elétrica;

• Em parceria com a **Greenvolt**, a EVIO aumentou o número de painéis fotovoltaicos instalados e faz a gestão inteligente de energia nos postos de carregamento nas infraestruturas da **Astrazeneca**, gerindo a rede interna de carregamento e os consumos da sua frota elétrica com a plataforma EVIO;

• Num projeto desenvolvido em conjunto pela EVIO e pela **Helexia**, o **Bankinter** instalou 27 pontos de carregamento nas suas instalações. A EVIO foi selecionada para ser o CEME da entidade bancária;

• Além de ser o CEME da **Intraplás**, a EVIO fez parte de um projeto que contemplou a instalação de 24 pontos de carregamento, análise detalhada das instalações e desenvolvimento de uma proposta personalizada para a criação da rede interna de carregadores da empresa, totalmente integrada com a plataforma EVIO.

regamento em redes externas e a possibilidade de configurações flexíveis de faturação e de responsabilidades de pagamento.

Além de permitir a gestão dos postos de carregamento no âmbito de um sistema de gestão de frotas, a EVIO garante às empresas a monitorização constante dos processos de carregamento, nomeadamente a consistência dos ciclos de carregamento, assim como a gestão de tarifas e de plafond associados a cada utilizador ou a cada veículo.

Plafonamento da utilização de cartões

De facto, a plataforma EVIO possui a capacidade de plafonamento da utilização de

cartões. Isto permite às empresas um controlo total do uso dos cartões de carregamento atribuídos a cada colaborador, garantindo que o carregamento do veículo se enquadra nos limites orçamentais estabelecidos.

As empresas podem definir limites ao uso de cada cartão ou a grupos de utilizadores, para uma gestão financeira rigorosa e preventiva quanto a despesas imprevistas.

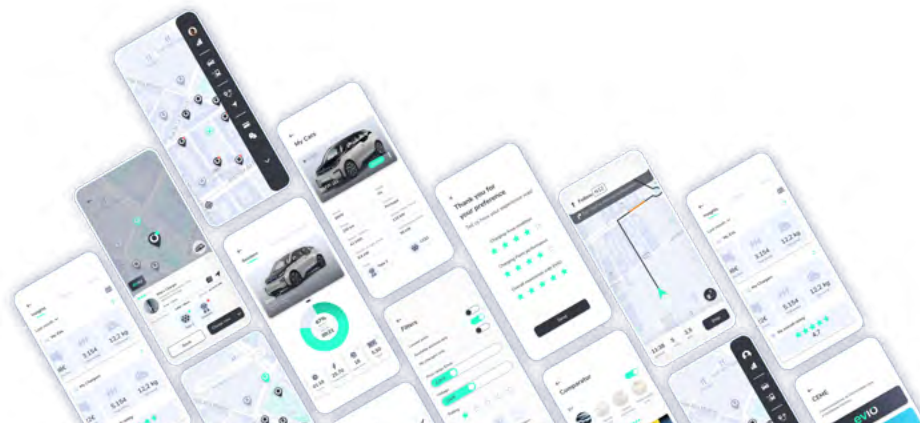
Escolher o carregamento mais adequado

Os condutores de veículos elétricos podem contar com um sistema de apoio que, através de um simulador com filtros seleccionáveis, que considera as características do veículo, o tipo

e velocidade de carregamento e as características de cada posto de carregamento, selecciona o equipamento mais adequado para o veículo elétrico.

O condutor pode restringir essa busca por tipo de tomada ou potência do carregador e até consultar, em tempo real, a disponibilidade e o estado do posto de carregamento, podendo até mesmo comparar vários em simultaneamente.

De grande importância para um controlo eficaz de custos, a EVIO fornece estimativas de custo para cada sessão de carregamento, considerando as tarifas aplicáveis nos diferentes pontos para esse efeito. ●



Mais sobre a EVIO

A eletrificação na logística e na distribuição

A mobilidade elétrica tem impacto na logística e na distribuição. A transição requer alterações no modelo de frota, reestruturação de rotas, renovação profunda dos atuais ou criação de novos centros logísticos e métodos de tratamento mais automatizados e "inteligentes". Tudo isto tem um custo e o cliente final já está a senti-lo

O mundo depende em muito da logística e o comércio precisa fortemente da qualidade e rapidez dos operadores da distribuição, uma vez que deles deriva bastante a confiança e a fidelidade do cliente final. Afinal, na avaliação do fornecedor, da loja ou do produto, o cliente irá também classificar a qualidade da entrega, independentemente do transporte final ter sido efetuado pelo produtor ou loja ou ser da responsabilidade de uma empresa externa contratada para esse efeito.

Num e noutro caso, a contabilidade das emissões do transporte desde o local onde a encomenda foi recolhida até ao momento da sua entrega, vai ter efeito nos indicadores de sustentabilidade da empresa ou das empresas envolvidas no transporte. Assim acontece quando equacionamos que, dependendo naturalmente do tipo de produto e da distância entre o fornecedor e o cliente, o transporte terrestre pode envolver veículos pesados ao longo de centenas ou milhares de quilómetros até ao centro de depósito, veículos intermédios entre centros de distribuição e viaturas mais pequenas e manobráveis na chamada operação *last mile*. E foi por aqui que a eletrificação começou em muitas empresas de distribuição, já que este modelo de operação decorre invariavelmente em zonas populacionais, nomeadamente cidades, onde há mais trânsito (que provoca maior consumo de combustível), maiores dificuldades de estacionamento (viaturas em segunda fila com o motor a trabalhar) e um número crescente de acessos e zonas limitadas ao trânsito de veículos de emissões nulas. O que torna este ambiente mais favorável à utilização de veículos elétricos.

O NÍVEL SEGUINTE

A globalização, a digitalização e o comércio eletrónico começaram por criar os primeiros desafios à logística e à distribuição. Se já antes

os operadores postais estava a sentir os primeiros efeitos, porque os consumidores trocavam menos cartas e postais e recebiam menos notificações e publicações impressas (trocado por correio eletrónico, por uma maior facilidade das comunicações telefónicas ou através de computador e pela adesão a versões digitais), o período pandémico veio dar um impulso significativo ao comércio eletrónico. Ele já existia (afinal, a Amazon, a FNAC ou o Alibaba, por exemplo, já operavam antes da pandemia), mas o confinamento fez mais consumidores experimentarem e aderirem à aquisição de produtos através da internet. Uma prática que não abrandou terminada a pandemia, bem pelo contrário, não só porque muitos consumidores apreciam o facto de gozarem de um período de reflexão de 14 dias (para devolver determinado tipo de artigos), como o número de lojas eletrónicas escalou exponencialmente e desenvolve contínuas e agressivas campanhas de marketing com o objetivo de estimular ainda mais o consumo.

O MINECRAFT DA DISTRIBUIÇÃO

Num momento em que a transição elétrica já estava em curso em muitas empresas da área da distribuição, o aumento significativo do negócio veio criar a necessidade de expandir o número de centros logísticos e de distribuição, fazer crescer a frota e aumentar o número de trabalhadores. Os centros de distribuição passaram a ter de contar com mais processos mecanizados, pessoal e tecnologia para poder rececionar e encaminhar encomendas mais agilmente, dispor de áreas maiores e funcionais, nas quais vão ter de coexistir encomendas em trânsito, artigos provenientes de devoluções, pacotes danificados ou de entregas não conseguidas e que ainda podem beneficiar de uma nova tentativa.

Artigos com as mais diversas procedências e destinos podem assumir as mais variadas configurações, algumas menos comuns e que originam

problemas da leitura automatizada de etiquetas, mas também com peso e volumetria nem sempre coincidentes. Ou seja, muita volumetria e pouco peso ou o seu inverso.

TETRIS NO QUILOMETRO FINAL

Transportemos então esta realidade para a caixa de carga de um furgão elétrico. Desde logo, as empresas de distribuição têm de encontrar o modelo mais adequado para cada rota de distribuição, tendo em conta o volume habitual de carga e peso e a autonomia do veículo.

O que nem sempre é fácil porque não há dias iguais. Como preencher o espaço da caixa de carga de um veículo antes da sua operação diária, de forma funcional à sua distribuição e segura para a condução, equacionando não apenas o espaço ocupado pelos embrulhos como, muito importante quando em causa está a autonomia do veículo, o peso total da carga transportada?

Então, como escolher a viatura mais indicada para cada caso, tendo em conta a relação entre o peso transportado e a autonomia da viatura elétrica? Sabendo que a uma maior capacidade de carga (peso) pode corresponder a um veículo com bateria mais pequena e mais leve, mas com menos autonomia? Enquanto um veículo com bateria maior e mais autonomia, geralmente apresenta menos capacidade de carga?

É preciso também garantir que, no final da dia ou entre operações, a viatura pode carregar a bateria. Poderá fazê-lo no final da operação junto do centro logístico mas, para isso, é preciso que a área de estacionamento tem capacidade para fornecer energia suficiente para carregar, em simultâneo, um número variável de veículos. E se tiver de o fazer a meio da operação diária? Que pontos de carregamento pode utilizar, tendo em conta a sua capacidade de manobra e de estacionamento, no caso de dispor de um tejadilho da caixa de carga mais elevado, ser mais largo e proporcionar menos visibilidade? ■



Nissan ARIYA 100% Eléctrico

Defy Ordinary*



ARIYA 63 KWH 4X2 ENGAGE

375€ /mês
s/ Iva

TAEG 4,7%

Entrada inicial

6.484€

Prazo

48 meses

Última mensalidade

17.138€

Montante financiado

35.316€

Disponível para entrega imediata

*Desafia o convencionalismo.

Crédito Automóvel c/ reserva de propriedade válido até 31/07/2024 para o Ariya 63 kWh 4x2 Engage, limitado ao stock existente nos concessionários aderentes. Inclui pintura metalizada, sem despesas de transporte e documentação. PVP: 41.800,00€ + IUC. Entrada inicial: 6.484,00€ + 47 mensalidades: 375,00€ (acresce IVA) para 20.000kms/ano. Inclui comissão de gestão: 4,42€/mês. Última mensalidade: 17.138,00€. Montante financiado: 35.316,00€. Acresce comissão de abertura: 600,00€. TAN 3,0%. TAEG 4,7%. MTIC: 40.042,73€. IS à taxa legal em vigor. Crédito sujeito a aprovação Cetelem, marca BNPP PF, S.A., Sucursal Portugal (registo Bdp nº 848). Informe-se no 21 721 90 00 (dias úteis, 9-20h), chamada para a rede fixa nacional. A Nissan Portugal é intermediária de crédito a título acessório e atua sem caráter de exclusividade registada no Bdp c/ o n.º 7524. Imagem não contratual. Consumo energético: 176 Wh/km. Emissões de CO₂ em ciclo combinado: 0 g/km.



Facilitadora da transição para a mobilidade elétrica

Especialista no carregamento de veículos elétricos, a ChargeGuru lançou este ano um serviço inovador para a instalação de pontos de carregamento. Uma solução que inclui a implementação de uma infraestrutura coletiva, para permitir que todas as empresas de um mesmo edifício instalem carregadores de forma segura e tranquila

Assume-se como uma fornecedora de soluções abrangentes e tem sido responsável, ao longo dos anos, pela implementação de projetos de soluções de carregamento que fizeram a diferença em muitas empresas. É por isso que Marcus Torres, diretor-geral da ChargeGuru Portugal, garante que com este novo serviço de carregamento coletivo a custo zero para os edifícios, a ChargeGuru cria condições para que a transição para a mobilidade elétrica seja impulsionada de forma ainda mais fácil, simples e segura.

Cada empresa pode ter acesso ao serviço de carregamento, a um serviço de assistência técnica e a uma plataforma de gestão dos pontos de carregamento (gerida mediante uma subscrição mensal). E para que todo o processo seja livre de preocupações para as empresas, a ChargeGuru, enquanto operador, financia a implementação da solução, assegura o cumprimento das normas vigentes e a operabilidade e manutenção da infraestrutura.

Recorrendo apenas a fornecedores de energia certificados e limpos, a ChargeGuru garante sempre aos seus clientes eletricidade proveniente de fontes renováveis.

Características do novo serviço de carregamento coletivo

- Todo o investimento implícito na instalação da infraestrutura partilhada é suportado pela ChargeGuru, que se encarrega da documentação, instalação, faturação, gestão do consumo da eletricidade e manutenção
- O consumo de eletricidade é cobrado com base no consumo real (pagamento por utilização)
- Todos os utilizadores do serviço de carregamento pagam o mesmo e os que não utilizam o serviço não pagam
- Além de ser implementada de forma estruturada pela ChargeGuru, a infraestrutura



“

Na instalação de pontos de carregamento para viaturas elétricas em empresas, no domicílio de um utilizador, em locais de destino como hotéis, alojamentos locais ou restaurantes, por exemplo, a ChargeGuru perfila-se como um facilitador da mobilidade elétrica para o mercado profissional

Plataforma de gestão da solução de carregamento

As soluções de carregamento ChargeGuru para empresas incluem também uma plataforma que permite monitorar, analisar e gerir, em tempo real, o carregamento da frota e todos os pontos de carregamento elétricos, seja em apenas um ou vários locais.

Esta plataforma possibilita a consulta detalhada de cada ponto de carregamento e a realização de operações remotas, como configurações e retoma/pausa de sessões de carregamento.

Os gestores de frota podem criar utilizadores com diferentes cargos e permissões, para aceder a informação sobre pontos de carregamento através de um cartão RFID, uma aplicação móvel ou um QR Code. Graças a esta funcionalidade, o gestor pode visualizar todas as

sessões de carregamento associadas a cada viatura. Os utilizadores podem ser criados com diferentes permissões e cartões RFID associados.

Quanto aos custos e atribuição dos mesmos, é possível ao gestor criar custos baseados na ativação, na utilização da energia e no tempo. Os custos podem ser criados para horas ou dias específicos, bem como as suas respetivas restrições ou custos baseados em intervalos de tempo e energia. Podem ainda ser criadas tarifas e descontos segundo a utilização dos pontos de carregamento, o tipo de utilizador e o tipo de serviço. Por fim, existe a possibilidade de criar relatórios periódicos e consultar dados em tempo real sobre as sessões de carregamento, estado da infraestrutura, consumos, cartões RFID, utilizadores ou veículos da frota.

pode ser escalável, dado ser possível acrescentar pontos de carregamento no edifício à medida que tal for solicitado

- Todas as instalações, asseguradas pela ChargeGuru, são feitas por eletricistas certificados, cumprindo com todos os regulamentos aplicáveis

Além de todos estes pontos, a ChargeGuru acrescenta: ter uma solução de carregamento coletiva de veículos elétricos no parque de estacionamento de um edifício valoriza-o.

Outras soluções de carregamento para empresas

A ChargeGuru é sempre responsável pelo desenho, implementação e manutenção de soluções de carregamento para empresas. Optar por uma empresa especialista como a ChargeGuru é optar por uma solução completa, desde o estudo do projeto em si, passando pelas especificidades dos carregadores utilizados, terminando na implementação da infraestrutura de carregamento.

A equipa ChargeGuru acompanha cada cliente desde o primeiro minuto por forma a perceber as suas necessidades específicas. No início do processo de contratação de ponto(s) de carregamento, é feita uma visita técnica ao local para avaliação das condições existentes e consequente desenho de uma solução feita à medida que inclua pontos de carregamento AC ou DC. Acresce a isso o facto de a ChargeGuru disponibilizar também ferramentas ou simuladores que permitam perceber, de forma automatizada, quais os carregadores mais indicados em função de cada veículo existente na frota da empresa.

A Ventient Energy, empresa dinâmica de energia renovável e um dos principais geradores independentes de energia renovável na Europa, escolheu a ChargeGuru para implementar uma solução de carregamento em várias delegações da empresa, de norte a sul do país, com a instalação de 43 pontos de carregamento em 25 diferentes localizações. ●



Mais sobre a ChargeGuru



Volodymyr Zavadko

DELIVERY DIRECTOR, HEAD OF TRANSPORTATION, INTELLIAS

Gestão *eficaz* de uma frota de veículos elétricos

No atual cenário de gestão de frotas, surge um apelo à sua eletrificação. A eletrificação é o critério principal para os gestores de frotas globais na seleção de fabricantes de equipamentos originais (OEM).

"Como se fosse assim tão fácil desligar uma frota diesel e passar para uma frota elétrica," poderá murmurar para si próprio um gestor de frotas. De facto, a transição para a gestão de frotas de veículos elétricos (VE) não é um objetivo fácil. Mas é um próximo passo inevitável que teremos de realizar coletivamente.

A gestão de frotas VE requer novas estratégias para planeamento de rotas, carregamento, manutenção, aperfeiçoamento dos condutores e relatórios de conformidade proativos sobre as metas de carbono. Esta é a parte difícil e as empresas de gestão de frotas certamente precisam de se preparar para grandes transformações operacionais. Porém, se tiverem um roadmap e o executarem, podem usufruir de um conjunto de benefícios.

Em primeiro lugar, os custos com combustível continuam a ser uma despesa significativa. As economias a longo prazo, ao transitar para frotas de veículos elétricos e, eventualmente, para combustíveis alternativos, são imensas. Atualmente, utilizar energia elétrica para veículos de médio porte na Europa é 50% mais barato do que o uso do gasóleo.

A transição para veículos elétricos também oferece proteção contra a volatilidade dos mer-

cados de combustíveis globais.

Em segundo lugar, os veículos elétricos oferecem custos de manutenção mais baixos em comparação com os veículos a gasolina tradicionais, devido ao seu design mais simples e a menos peças móveis. Por exemplo, os VE necessitam de menos fluídos para funcionar, têm menos desgaste nos travões e possuem menos componentes que necessitam de manutenção regular.

Na Europa, análises revelam que o custo médio anual de manutenção de um carro elétrico varia entre 350 e os 490 euros, significativamente menos do que os 700 a 980 euros gastos num carro a combustão.

Outro ponto é que as indústrias em geral estão a enfrentar pressão regulatória para reduzir a sua pegada de carbono e fornecer dados precisos de responsabilidade social corporativa.

A adoção precoce da eletrificação de frotas pode aumentar o seu apelo para parceiros de negócios e consumidores, muitos dos quais priorizam cada vez mais opções ambientalmente amigáveis. Por exemplo, um estudo da MIT's Sustainable Supply Chain Lab¹, no México, revelou que 30% dos consumidores estão dispostos a aceitar tempos de entrega mais longos para envios neutros em carbono, destacando a procura por soluções sustentáveis.

No entanto, investir no hardware e software necessários para soluções elétricas de última milha requer consideração cuidadosa.

Planeamento de rotas

Agora que abordamos os benefícios da gestão de frotas de VE, vamos olhar para os desafios e soluções.

A gestão eficaz de frotas de veículos elétricos (VE) exige consideração cuidadosa das necessidades de carregamento e capacidades de alcance. Para superar desafios como a ansiedade de alcance e otimizar rotas, a implementação de um sistema inteligente de planeamento de rotas de um VE é essencial. Este sistema tem de integrar dados de telemática do veículo, com serviços baseados em localização e APIs de mapeamento, para otimizar rotas com base em condições de condução em tempo real.

As características-chave incluem previsão de alcance, roteamento ao redor de estações de carregamento, roteamento específico do modelo e previsão de desempenho contextual. Na prática, tem de ser desenvolvido um planeador de viagens de VE com capacidades de mapeamento multi paragem, para calcular rotas ótimas e identificar pontos de carregamento ao longo do trajeto, para melhorar a eficiência das operações.

Longevidade das baterias continua a preocupar

Embora os veículos elétricos ofereçam requisitos de manutenção reduzidos em comparação com veículos tradicionais, ainda é necessário monitorizar a saúde das baterias e outros parâmetros.



Considerações chave incluem acesso a especialistas em serviço de VE, aquisição atempada de peças sobressalentes e desenvolvimento de uma estratégia de carregamento ótima para frotas de VE.

A degradação da bateria é um problema comum. A maioria dos fabricantes de automóveis elétricos afirma que a vida útil das baterias pode chegar até 800 mil quilómetros², mas a degradação das baterias pode começar aos 48 mil quilómetros, tornando mais difícil para as baterias manterem a carga.

Fatores como condições ambientais e uso podem acelerar a sua degradação e isso pode resultar numa diminuição anual de 3% a 5% da autonomia da viatura. Alguns especialistas propõem baterias permutáveis como uma solução, mas a viabilidade tecnológica e económica permanece incerta.

Em vez disso, avanços na infraestrutura de carregamento rápido e aumento da capacidade das baterias são desejados para enfrentar estes desafios.

Gestão integrada da estrutura de frota

As soluções de software desempenham um papel crítico na otimização do desempenho das frotas de VE, incluindo previsão da vida útil da bateria e análise, monitorização da atividade de carregamento e rastreamento de ativos para melhorar a eficiência operacional e o serviço ao cliente.

Muitas das maiores empresas de gestão de

frotas estão a optar por construir a sua própria infraestrutura de carregamento de VE para economia de custos e controlo operacional.

Parcerias com serviços públicos e fornecedores comerciais de carregadores de VE facilitam o desenvolvimento de estações de carregamento em múltiplos locais. A copropriedade da infraestrutura de carregamento proporciona melhores tarifas e maior controlo sobre o carregamento da frota.

As principais características da economia de custos da gestão da infraestrutura de carregamento de VE incluem a coordenação do carregamento da frota, gestão inteligente do carregamento e diagnósticos remotos para solução de problemas e manutenção. Estes critérios otimizam os horários de carregamento, simplificam os fluxos de trabalho e aumentam a eficiência operacional das frotas elétricas.

Onde isto nos deixa? A eletrificação de frotas não é um destino, é uma jornada. Prepare-se com antecedência para possíveis desvios e paragens necessárias ao longo dos próximos cinco a dez anos. E no que se refere à gestão de frotas de veículos elétricos lembre-se de que a transição exigirá investimentos tanto em hardware como em software.

Todos os novos ativos que adquirir terão de ser integrados nas suas operações. É aí que se pode ganhar vantagem, aproveitando a conectividade integrada, novos fluxos de dados de veículos elétricos conectados e infraestrutura de carregamento para aprimorar o seu planeamento e execução de rotas! ●

“

A eletrificação de frotas não é um destino, é uma jornada. Prepare-se com antecedência para possíveis desvios e paragens necessárias ao longo dos próximos cinco a dez anos. E no que se refere à gestão de frotas de veículos elétricos lembre-se de que a transição exigirá investimentos tanto em hardware como em software



1. <https://sustainable.mit.edu/255136-2/>
“Green Button Project” Consumer Preference for Green Last Mile Home Delivery - MIT Sustainable Supply Chain Lab.



2. <https://www.samsara.com/guides/a-fleet-managers-guide-to-battery-electric-vehicles/>
A Fleet Manager's Guide to Battery Electric Vehicles



Regulamentação fiscal e ambiental europeia

Cerca de 200 participantes das mais variadas áreas do tecido empresarial português, presentes no evento organizado pelo Volkswagen Financial Services (VWFS), puderam aceder a informação importante nos domínios da política ambiental e responsabilidade social das empresas, que passa a ser auditada num quadro regulatório europeu para a sustentabilidade.

A Fiscalidade, com particular relevância na transição energética das frotas de empresas, foi o tema de abertura do evento, apresentado por Miguel Ribeiro, Fleet Diretor do VWFS. Matéria que está reunida num livro distribuído a todos os presentes (“GUIA EMPRESAS 2024”), que coloca neste suporte os principais tópicos da fiscalidade automóvel relacionada com a mobilidade das empresas, apresentando a informação mais relevante de forma clara e rapidamente pesquisável. Para facilitar o esclarecimento e a fundamentação de determinadas decisões, o livro contém partes da legislação associada, incluindo fichas doutrinárias da Autoridade Tributária que esclarecem alguns artigos fiscais.

Miguel Ribeiro e Patrícia Mendes, diretora de Compliance e Recursos Humanos do

— A segunda edição do VWFS Corporate Conference 2024 abordou os temas da Fiscalidade, ESG, Regulamentação Europeia em matérias de sustentabilidade e mercado voluntário de carbono em Portugal

VWFS Portugal, partilharam a experiência na descarbonização da frota da financeira, explicando de seguida de que forma as novas exigências decorrentes da nova Regulamentação Europeia CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) vão alterar o modo como as empresas encaram as questões relacionadas com a sustentabilidade.

Coube a Margarida Soares, Business Developer in Sustainability da Nextbitt, empresa tecnológica portuguesa especialista em gestão de edifícios e módulos de sustentabilidade, esclarecer a importância da medição e obtenção de dados auditáveis requeridos pela nova regulamentação europeia.

Assunção Cristas, sócia da Vieira de Almeida, encerrou a conferência com a tema do novo Mercado Voluntário de Carbono, que tem como objetivo promover a mitigação das emissões de gases de efeito estufa através da criação de um mercado onde empresas e outras entidades podem adquirir créditos de carbono. 

O VWFS disponibiliza o **Guia Empresas 2024** em formato físico. Os leitores interessados em recebê-lo podem solicitar o livro através do e-mail: comercial_renting@vwfs.com





Descubra a melhor solução integrada para a gestão da sua frota:

- ✓ *Maior rede de oficinas próprias em Portugal*
- ✓ *Cobertura Nacional*
- ✓ *88 oficinas com um único NIF*
- ✓ *Contact Center dedicado*
- ✓ *Gestão centralizada de autorizações*
- ✓ *4,6 estrelas Satisfação Google Maps*

Entre em contacto connosco:





“Teremos de evoluir, talvez até **reinventar**, o modelo de negócio”

— O responsável pela área de frotas da SIVA revela algumas novidades das marcas para este ano e faz um enquadramento de preço importante para diferentes tipos de motor. Apesar de reconhecer que o “automóvel sempre foi e será o meio de mobilidade mais procurado”, admite que os “construtores e todos os operadores do sector terão de ser capazes de criar soluções de valor para responder às necessidades das novas gerações”

Miguel Moreira Branco é responsável pela área de vendas a frotas na SIVA, empresa que representa marcas muito presentes nas empresas, como a Audi, Cupra, SEAT, Škoda e Volkswagen Comerciais. Um “portfólio de oferta” que se complementa e com as “quais temos conseguido preencher praticamente todas as necessidades dos clientes”, assegura o responsável

por este canal de negócio, em entrevista que concedeu à FLEET MAGAZINE.

Além de evidenciar as vantagens das empresas trabalharem de forma integrada com um grupo que preenche todas as necessidades dos clientes empresa, desde o automóvel ao financiamento, passando por soluções de carregamento para as viaturas elétricas, Miguel Branco revela também as propostas e novidades mais importantes de cada marca para este canal de mercado que, reconhece, tem um peso signifi-

cativo nas vendas e no volume de negócio da SIVA.

Quais são as bases da estratégia da SIVA direcionada para o mercado das empresas? Que argumentos dispõem para ir ao encontro das necessidades dos clientes frotistas?

A SIVA|PHS representa as marcas do Grupo VW em Portugal, o que lhe permite desenvolver uma estratégia dedicada ao canal de vendas a frotas. A nossa estratégia assenta sobretudo, no vasto portfólio de oferta que temos

Miguel Branco, diretor de Vendas Especiais,
RAC e Defleet da SIVA|PHS:

disponível, conseguido preencher praticamente todas as necessidades dos clientes.

Os nossos argumentos estão direcionados para a qualidade dos nossos produtos, assim como nas soluções de serviços que temos disponíveis em função dos requisitos dos clientes. Queremos continuar a crescer neste canal de vendas, de uma forma sustentada e salvaguardando sempre o valor residual das viaturas.

Cinco marcas, ou seis se considerarmos a Volkswagen Comerciais, estão bem presentes neste canal: além da Volkswagen, a Škoda, a Audi, a SEAT e a Cupra. Estando todas “em casa”, complementam-se, concorrem entre si nas propostas para empresas ou são uma “dor de cabeça boa” que lhe permite encontrar sempre soluções para concorrer a cada negócio?

Conforme referido anteriormente, com seis marcas conseguimos um portfólio completo para todos os segmentos, logo as marcas e modelos complementam-se. Permite-nos dar resposta a diferentes necessidades dos nossos clientes, graças à vasta oferta de produtos e também soluções financeiras ajustadas às exigências das empresas.

Essa é sem dúvida uma das maiores mais-valias do grupo Volkswagen e os clientes reconhecem esta vantagem assim que começam a trabalhar connosco.

Para ter uma noção da importância que as vendas corporate assumem no negócio da SIVA, em média, quanto é que este canal representa nas vendas anuais da empresa?

Infelizmente no nosso mercado ainda não conseguimos distinguir as vendas por canal. Estimamos que o mercado de frotas possa representar mais de 50%, mas dados oficiais não existem! A SIVA|PHS representa maioritariamente marcas de volume, logo tentamos estar alinhados com o mercado.

Algumas novidades previstas este ano têm um grande peso nas frotas: correndo o risco de esquecer alguma, estou a lembrar-me do Octavia, da Passat carrinha, do Tiguan... O que explica o apelo das frotas por

estes modelos e que argumentos renovam para manter o interesse do cliente empresa? Pode avançar com propostas financeiras construídas para este canal?

Este ano é, de facto, um ano favorável para o canal das frotas, com toda a “ofensiva” de novos modelos que as nossas marcas têm planeado apresentar.

Desde o novo VW ID.7 que apresentamos em Janeiro, até ao novo Audi que prevemos lançar no final do ano e que ainda não posso revelar. Temos uma panóplia de modelos novos bastante competitivos para vendas corporate.

Continuamos sempre em busca de um posicionamento de preço adaptado à nossa realidade/fiscalidade, de forma a conseguirmos oferecer a maioria destes novos modelos nos respetivos patamares de Tributação Autónoma, dos quais gostaria de destacar os seguintes modelos:

No 1.º patamar de Tributação Autónoma estamos presentes com o Škoda Octavia Break PHEV e com o SEAT Leon Sportstourer, ambos com motorizações TDI e PHEV;

No 2.º patamar de Tributação Autónoma propomos o Volkswagen Passat Variant PHEV, o Volkswagen Tiguan PHEV e os Škoda Superb Break e Kodiak, os dois com motores TDI ou PHEV.

Estes novos modelos vêm reforçar a nossa oferta para este segmento de mercado, que está cada vez mais competitivo. Conforme já referi, em Portugal o canal Frotas + Rent-a-Car tem um peso significativo nas vendas, pelo que estamos atentos para poder apresentar sempre a solução mais competitiva.

Embora as versões PHEV despertem o interesse das empresas, a verdade é que o conjunto de marcas que a SIVA representa tem apresentado cada vez mais automóveis

“

Em Portugal o canal Frotas + Rent-a-Car tem um peso significativo nas nossas vendas, pelo que estamos atentos para poder apresentar sempre a solução mais competitiva



A Volkswagen ID.7 Tourer chegará muito em breve com um posicionamento de preço bastante competitivo. “Praticamente sem concorrência ao seu nível”



O Grupo Volkswagen continuará a investir na eletrificação dos seus modelos. Faz parte da estratégia global do grupo, por isso temos um line-up de novos modelos BEV muito completo para todas as marcas

100% elétricos que recolhem boa aceitação no mercado das empresas. Que novidades importantes podemos contar este ano, nomeadamente ao nível da Audi?

O Grupo Volkswagen, à semelhança de muitos construtores, continuará a investir na eletrificação dos seus modelos. Faz parte da estratégia global do grupo, por isso temos um line-up de novos modelos BEV muito completo para todas as marcas, dos quais destaco, na Audi, o Q8 e-tron que apresentámos no final do ano passado e que conseguimos propor dentro do patamar fiscal dos BEV, o novíssimo Q6 e-tron, o qual contamos ter as primeiras unidades já no próximo mês de julho e, no final do ano, mais uma novidade fortíssima da Audi...

No caso da Volkswagen começamos em Janeiro com a apresentação do ID.7, sendo que a ID.7 Tourer chegará muito em breve. Também aqui conseguimos um posicionamento de preço bastante competitivo, ficando este modelo praticamente sem concorrência ao seu nível.

Referir ainda que a nova ID.BUZZ vai apresentar uma versão de 6 e 7 lugares, que garantidamente nos dará outra dinâmica para este modelo icónico da marca.

Para terminar, em termos de ofensiva BEV, na CUPRA estamos a planear apresentar o novo Tavascan no último trimestre deste ano, modelo que de certeza terá uma forte apetência no nosso mercado.

Complementarmente à oferta de viaturas, porque cada vez mais empresas, muitas delas de pequena dimensão, vão ter de avançar para a eletrificação para poderem cumprir com exigências ambientais, que apoio a SIVA pode fornecer-lhes na fase de transição energética?

De facto, atualmente, penso que já não existirão dúvidas sobre a necessidade de todos avançarmos por um caminho onde a sustentabilidade será uma prioridade; é uma responsabilidade pessoal e corporativa.

As empresas estão naturalmente a fazer o seu caminho em velocidades diferentes, sentimos que as grandes empresas estão mais despertadas para esta realidade e, sendo a frota uma das componentes de maior impacto, a procura de viaturas elétricas aumenta.

Contudo, as necessidades e as dúvidas de tomar más decisões estão implícitas nesta fase de transição. Na SIVA|PHS, mais do que vender viaturas, olhamos sempre para o negócio como um serviço dedicado e adaptado a cada tipo de cliente. Por isso, temos soluções em carteira que nos permitem oferecer algo mais que o fornecimento de veículos.

No caso específico dos elétricos, esta abordagem ganha ainda mais relevância. Destaco

alguns exemplos de práticas que temos aplicado nos últimos tempos:

– Conseguimos com a colaboração da Moon, empresa do universo SIVA|PHS dedicada as soluções de carregamentos, oferecer aos nossos clientes uma proposta completa de viatura e carregadores;

– Promovemos ações de esclarecimento sobre boas práticas de utilização de viaturas elétricas dedicadas aos utilizadores, que normalmente decorrem na entrega das viaturas;

No caso de pequenas empresas, a transição vai demorar mais tempo e acontece através da nossa rede de concessionários, sendo que também eles estão totalmente preparados para darem o devido apoio. Por exemplo, para os concessionários, a Moon tem um programa próprio de acompanhamento de clientes.

Numa entrevista que concedeu este ano à Executive Digest, refere que as cidades estão ‘saturadas’ e que as empresas deverão de encontrar novas formas de mobilidade. Naturalmente há frotas que terão de se manter por razões de operacionalidade da própria empresa mas, ao alterarmos o paradigma atual da viatura enquanto ‘fringe benefits’, para a atribuição de um rendimento em espécie, não existe o risco desse colaborador optar por um Polo, quando antes conduzia um Passat? Ou gerir um eventual pacote de benefícios para a Mobilidade, utilizando-o no transporte público? Isso não acarreta risco para o negócio automóvel, tal e qual ele está atualmente desenhado?

Agora vamos entrar no campo da futurologia. Se levarmos em conta as tendências atuais dos consumidores, acredito que o modelo de negócio atual deverá sofrer alterações. Contudo, a necessidade de mobilidade não vai diminuir e o automóvel sempre foi e continuará a ser o meio de mobilidade mais procurado, quer pela simplicidade de utilização, quer pelas infraestruturas existentes.

Isto quer dizer que continuaremos a ter clientes, mas teremos de evoluir, talvez até de reinventar, o modelo de negócio. Os construtores e todos os operadores do sector terão de ser capazes de criar soluções de valor para responder às necessidades das novas gerações, quer do ponto de vista do cliente privado e, sobretudo, dos clientes empresa.

Já entrámos numa nova era e podemos dizer que somos uns privilegiados, por vivermos nestes tempos onde os desafios estão na capacidade de inovar e na capacidade de nos adaptarmos às exigências do mercado. 

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY



FROTAS



Somos um ponto único de contacto
no dia-a-dia da sua frota e fazemos
todo o trabalho por si.



SKODA



vwfs.pt



*As subsidiárias do Volkswagen AG, oferecem, sob a marca registada e licenciada "Volkswagen Financial Services", os seguintes serviços e produtos: **Financiamento e Seguros** através do Volkswagen Bank GmbH – Sucursal em Portugal | C. R. C. Amadora, sob o NUPC 980463653 | Representação Permanente de Volkswagen Bank GmbH, com sede na Rua Gifhorner Strasse, 57, 38112 Braunschweig, Alemanha, C. R. C. do Tribunal de Braunschweig sob o n.º HTB1819 | Mediador de Seguros (agente) registado na ASF sob o n.º D-HNQM-UQ9MO-22 | Seguros fornecidos pelas companhias de seguros a identificar no processo de contratação. **Renting e Serviços de Mobilidade** através da Volkswagen Renting Unipessoal, Lda. C. R. C. Cascais sob o NUPC 507850149, capital social 435.000,00 Euros. **Contactos:** Alfrapark, Edifício G, R/C, Estrada de Alfragide, 67, 2614-519 Amadora | Site: www.vwfs.pt | Tel.: 210 320 200. Custo de uma chamada para rede fixa nacional.



“Mais do que experiência, o que entregamos às empresas é o saber **fazer bem**”

— Lançada em fevereiro de 2023, a Carby nasceu no seguimento da fusão entre os concessionários do Grupo JAP e do Grupo Entrepasto. Apesar de se tratar de uma nova marca, a Carby herdou o legado centenário e diversificado de experiência no sector de ambos os grupos

Alberto Godinho, administrador da Carby, explica que a empresa nasce da constante necessidade de responder às exigências de um mercado automóvel em constante mutação. “Respeitando sempre a relação que os antigos concessionários tinham com os seus clientes, sentimos que era imperativo

aprimorar ainda mais esta relação de confiança e proximidade numa só marca – moderna e digital –, que pudesse chegar a ainda mais clientes e desempenhar um papel ativo na sociedade”, refere.

A contínua aposta na digitalização e o reforço do nível de proximidade com o cliente, para garantir uma experiência personalizada, são bandeiras da Carby que, segundo Alberto

Godinho, pretendem criar elos de confiança com o cliente para fomentar uma relação de parceria, serem “alguém com quem possa contar sempre que necessitar”. Empresas incluídas, uma vez que, reconhece, no mercado português as empresas têm um peso significativo. “Não fugimos a essa regra, e as empresas representam cerca de metade das nossas vendas de viaturas novas”, acrescenta.



Qual o peso das vendas de veículos elétricos para os clientes-empresa e qual a tendência que se tem vindo a registar este ano?

Notamos um crescimento natural na procura por soluções de mobilidade elétrica, não apenas de modelos 100% elétricos (BEV), mas também por viaturas híbridas. E não nos podemos esquecer das soluções bi-fuel, que para além da combustão tradicional, permitem o recurso a GPL.

A oferta alargada em termos de produto e o preço cada vez mais competitivo têm sido preponderantes. E se esta tendência é visível tanto para clientes B2C como para clientes B2B, é para este último que existem mais benefícios fiscais, nomeadamente no que respeita a viaturas elétricas, o que vem colocar o foco na aquisição deste tipo de solução. A isso acrescentam outras questões que tornam este tipo de produto ainda mais apetecível: a sustentabilidade ambiental, o crescimento da rede de carregamento público e os novos dispositivos de carregamento doméstico.

Entre as marcas que representam, quais são as que têm mais peso no mercado B2B?

Todas as marcas já têm ofertas direcionadas para o segmento empresarial. As nossas vendas para esse segmento acabam por estar muito em linha com as quotas que as diversas marcas têm no mercado nacional.

Há alguma diferença entre as marcas e modelos mais escolhidas por empresas de maior dimensão e clientes ENI?

Diria que não. Naturalmente, uma empresa com um maior número de viaturas em

parque apresenta necessidades de frota e uma variedade igualmente diferente.

Que serviços a Carby Corporate propõe para o mercado das empresas, principalmente para aquelas que não tenham uma estrutura de frota autónoma ou profissionalizada?

O serviço Carby Corporate é um programa que permite a todos os nossos parceiros de negócio acederem a um universo de marcas e soluções para poderem escolher exatamente aquilo que precisam e que é mais ajustado ao seu negócio.

Com a Carby Corporate, pretendemos ser a solução 360º em mobilidade para os nossos clientes. Um serviço especializado e personalizado, com um gestor de conta dedicado que forneça toda as soluções: aquisição de viaturas novas, seminovas e usadas, viaturas transformadas e personalizadas, serviço após-venda e colisão, consultoria fiscal, soluções de financiamento e soluções de carregamento de viaturas elétricas.

Que tipo de ações promovem para o mercado corporativo?

Através dos nossos consultores especializados desenvolvemos um trabalho diário de comunicação e prospeção de mercado. Contudo, de uma forma mais incisiva, desenvolvemos ações diretas. Iniciámos recentemente um programa de conferências Corporate, tendo sido a primeira dedicada à “Mobilidade Elétrica e Transição Energética” nas frotas. Para este evento convidámos um grupo de atuais e potenciais clientes, bem como diversos parceiros nossos, que também tiveram a oportunidade

“

A Carby representa atualmente 16 marcas e está presente de Norte a Sul do país com mais de 60 pontos de venda e assistência, com uma ampla gama de viaturas novas e usadas certificadas, serviço após-venda, oficina, colisão e peças





de apresentar os seus serviços, desde soluções de carregamento, avaliação e classificação do desempenho energético de frotas e transformação de viaturas até esclarecimentos em matéria de tributação e incentivos fiscais.

Além disso, estivemos presentes na 2.ª Conferência de Gestão de Frotas - Porto, que se realizou no passado mês de maio, na Alfândega do Porto, e já temos presença confirmada para o encontro agendado para novembro próximo, em Lisboa. Neste último evento, participámos com um conceito inovador que ilustrou o nosso grande objetivo: que os clientes podem confiar plenamente no serviço de gestão de frotas da Carby e desfrutar da viagem.

Como é que é a Carby se diferencia da concorrência, nomeadamente com este serviço Carby Corporate?

Tudo assenta numa política de confiança e proximidade, que é assegurada por um programa de consultoria especializada: desde o contacto inicial, à apresentação da solução mais ajustada, passando pela entrega do(s) veículo(s) e todo o acompanhamento necessário da frota.

Enquanto empresa, percebemos claramen-

te os desafios pelos quais todos os empresários passam. Por isso, analisamos as necessidades e ambições de cada um e desenvolvemos uma solução de mobilidade à medida, porque acreditamos que faz realmente a diferença no ROI da frota e no crescimento da estrutura do nosso cliente.

Por exemplo, o custo total de operação é sempre um fator relevante. Por isso, temos um serviço exclusivo de consultoria de frotas que permite otimizar esse custo, nomeadamente através de contratos de manutenção ou soluções de aquisição e transformação de viaturas.

Outro desafio que começa a ganhar preponderância é a transição para a mobilidade elétrica. Os empresários estão cada vez mais inclinados a fazer essa mudança e o próprio mercado está mais convidativo, tanto no dos ligeiros de passageiros, como no dos comerciais. Também aqui pretendemos marcar a diferença, percebendo as necessidades de mobilidade de cada empresa e aconselhamos as viaturas elétricas e as soluções de carregamento adequadas.

Por isso é que dizemos que, mais do que experiência, o que entregamos às empresas é 'expertise' – o saber fazer bem! 📌

PARA OS QUE SEGUEM A LIBERDADE



NOVO JEEP® AVENGER -HYBRID

DISPONÍVEL TAMBÉM A GASOLINA E  100% ELÉTRICO

GAMA DESDE **199€**/MÊS COM MANUTENÇÃO INCLUÍDA

Jeep®

THERE'S ONLY ONE*

*O único. Exemplo para Jeep®. Altitude 1.2 TG 100cv MT em renting a 36 meses/30000 km. Aluguer mensal inclui entrada inicial de 5000 EUR (IVA incluído), com despesas de legalização, transporte e preparação, manutenção preventiva e corretiva, IUC, IPO e gestão de Multas, nos termos do contrato, condicionado à aprovação da Leasys. Saiba mais leasys.com/pt. Condições válidas para empresas até 30/09/2024. Visuais não contratuais. **Gama Jeep® Avenger:** Consumo de combustível a gasolina: 5,6 - 5,8 l/100 km; emissões de CO₂: 127 - 131 g/km. Consumo de combustível e-Hybrid: 4,9 - 5,0 l/100 km; emissões de CO₂: 111 - 114 g/km. Consumo de energia elétrica: 15,4 - 16 kWh/100km; emissão de CO₂: 0 g/km; autonomia elétrica: 385 - 400 km. Valores de homologação determinados com base no ciclo combinado WLTP. Os valores indicados são para efeitos comparativos. Os valores reais de consumo de combustível, consumo de energia elétrica e autonomia podem ser diferentes e podem variar consoante a utilização e as condições externas. Para mais informações específicas e pormenorizadas, consultar o site Web oficial da Jeep®. Jeep® is a registered trademark of FCA US LLC.

www.jeep.pt



Pedro Miranda

DIRETOR COMERCIAL ADJUNTO DE BUSINESS DEVELOPMENT DA AYVENS

Ventos *favoráveis* para a mobilidade elétrica

A pesar da incerteza associada a qualquer exercício de previsão económica, a verdade é que as expectativas para o segundo semestre de 2024 são de que se inicie o ciclo de redução das taxas de juro diretoras por parte do Banco Central Europeu, em consequência do abrandamento da inflação.

A confirmar-se este movimento, atenuar-se-ão os custos totais de utilização estimados para novos contratos de renting e acelerará o ritmo de encomendas de veículos novos.

No mercado automóvel, assistimos a uma dinâmica atípica, em que a oferta por parte dos fabricantes supera a procura por parte dos seus clientes. A capacidade de produção de novos veículos, que havia sido gravemente afetada durante e após o período da pandemia, foi finalmente retomada e as marcas automóveis têm uma quantidade de produto para colocar no mercado que não encontra igual correspondência na procura, quer por empresas quer, em especial, por particulares, em resultado do agravamento dos custos de financiamento ainda em vigor.

Primeira descida no TCO Index Ayvens nos últimos 24 meses

Em face das quebras na procura no segmento do retalho, o mercado corporativo voltou a assumir maior relevância para os fabricantes, materializando-se esse foco em políticas comerciais mais ambiciosas ao nível dos preços dos veículos e dos respetivos descontos.

O TCO Index Ayvens (Quadro 1), indicador construído pela Ayvens em 2022, para acompanhar a evolução das variáveis que con-

correm para a formação do valor dos alugueres praticados no renting, confirma esta tendência.

O índice reflete a evolução dos custos de um cabaz de marcas e modelos representativos das vendas a nível nacional e dos contratos de renting celebrados pela Ayvens. Como é visível na imagem, o TCO Index Ayvens registou em março de 2024 a primeira inflexão depois de agravamentos sucessivos desde março de 2022, e que chegaram a elevar os custos em cerca de 30%, valor máximo registado em novembro de 2023.

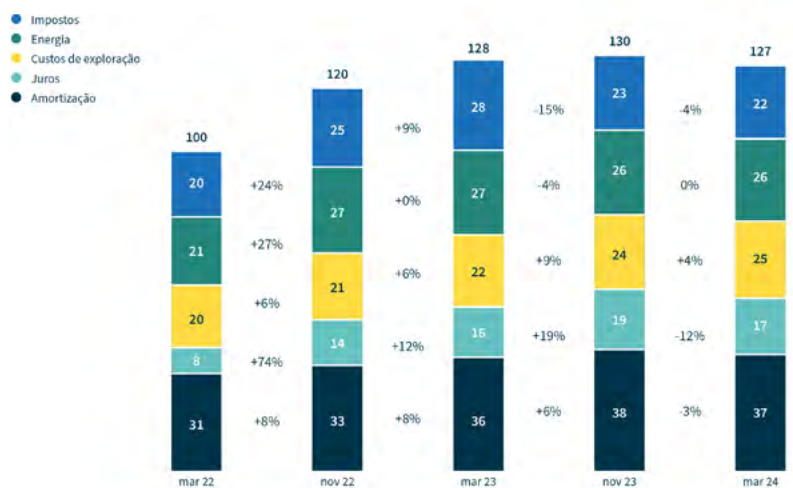
A redução agora verificada decorre precisamente do movimento descendente dos preços dos veículos bem como das taxas de juro, tendência que se espera que se acentue, assim se confirmem as expectativas de evolução da atividade económica.

Pressão para descida do TCO dos veículos 100% elétricos

As boas notícias podem não ficar por aqui. Se atentarmos à realidade específica dos veículos elétricos, o cenário pode ser ainda mais apelativo e mobilizador da transição energética que temos vindo a destacar e promover em artigos anteriores. Vivemos uma conjuntura na qual se combinam múltiplos fatores que concorrem para o aumento da competitividade das motorizações 100% elétricas e consequente aumento da sua quota nas vendas de veículos, em especial a nível empresarial.

Os custos de produção dos veículos elétricos estão a reduzir em consequência da maior eficiência nos processos de fabrico, maiores economias de escala e também por via da

QUADRO 1 TCO INDEX AYVENS PORTUGAL

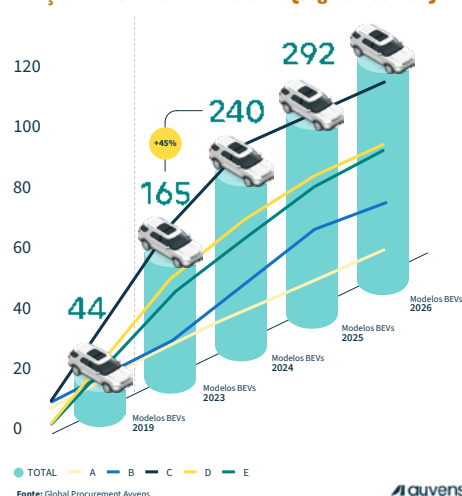




“

Vivemos uma conjuntura na qual se combinam múltiplos fatores que concorrem para o aumento a competitividade das motorizações 100% elétricas e consequente aumento da sua quota nas vendas de veículos, em especial a nível empresarial

QUADRO 2 Nº NOVOS MODELOS 100% ELÉTRICOS COM LANÇAMENTO EM CADA ANO CIVIL (segmentos A e E)



redução de custos de matérias primas tão relevantes como o lítio e a energia.

Por outro lado, em 2025, os fabricantes terão que cumprir quotas de produção correspondentes a uma redução de 15% nas emissões de CO² dos veículos por si vendidos, obrigando-se a aumentar a percentagem de veículos 100% elétricos no seu mix de produção.

Esta imposição legal já conduziu ao aumento da diversidade na oferta de produtos 100% eletrificados (ver Quadro 2) que se prevê aumentar 45% durante o ano 2024, abrangendo todos os segmentos de veículos e, com origem tanto em fabricantes tradicionais como em novos fabricantes que, aproveitando a política europeia para a redução de emissões poluentes, vêem o mercado europeu como destino preferencial dos seus produtos e estão, gradualmente, a aumentar a sua quota de mercado.

A competitividade do TCO dos veículos 100% elétricos, a nível empresarial, é já um dado adquirido e, ainda que alavancado nas isenções fiscais aplicáveis às empresas, o caminho para a paridade de preços com as motorizações a combustão está em movimento acelerado. Os fabricantes estão a fazer progressos significativos no sentido de disponibilizar veículos 100% elétricos a preços cada vez mais acessíveis incluindo os segmentos mais baixos, tornando a transição viável para um maior número de clientes, incluindo os particulares.

Renting é uma escolha segura

Apesar das incertezas, da volatilidade de alguns movimentos de mercado e da (ainda) reconhecida imaturidade do ecossistema da mobilidade elétrica, a transição energética segue o seu caminho irreversível.

“

A capacidade de produção de novos veículos, que havia sido gravemente afetada durante e após o período da pandemia, foi finalmente retomada e as marcas automóveis têm uma quantidade de produto para colocar no mercado que não encontra igual correspondência na procura, quer por empresas quer, em especial, por particulares, em resultado do agravamento dos custos de financiamento ainda em vigor

As empresas gestoras de frotas são um agente determinante neste caminho, na medida em que, além de financiarem e facilitarem o acesso a veículos elétricos, assumem a totalidade do risco tecnológico e da obsolescência de um produto cujo ciclo de vida ainda não chegou à maturidade.

O recurso ao renting permite às empresas receber a informação mais atualizada para a sua tomada de decisões num contexto adverso e muito dinâmico, beneficiando de todo o conhecimento e experiência que as empresas gestoras de frota incorporam em resultado da sua relação regular com os fabricantes e com as redes de assistência técnica, desde a compra até à revenda dos veículos no mercado de usados, passando pela respetiva assistência e manutenção durante a sua utilização.

Ao cliente, como é hábito, fica reservada a “espinhosa” missão de desfrutar da suavidade e conforto da condução desta nova forma de mobilidade, mais económica, menos poluente e mais sustentável. ●

Sistema da Carta por Pontos existe há oito anos

— Trezentos mil condutores perderam pontos no último ano e a 512 foi determinada a cassação do título de condução e não vão poder conduzir, de forma legal, durante pelo menos os próximos dois anos. Questão delicada em algumas empresas, sobretudo aquelas que dispõem de frota de distribuição e que se debatem com o crônico problema de falta de condutores

Desde que há oito anos o sistema “Carta por Pontos” entrou em funcionamento, que a 3.119 condutores foi aplicada a cassação do título de condução. Em consequência disso, estiveram ou estão impedidos de obter novo título de condução durante dois anos.

Só no último ano foram alvo desta medida 512 condutores. A este número, mais do que 31% da média anual de condutores afetados desde 1 de junho de 2016, data em que entrou em vigor o sistema, juntam-se 533 processos em curso de condutores que também já perderam a totalidade dos pontos.

O Sistema da Carta por Pontos define a atribuição de 12 pontos por condutor. A subtração do número de pontos depende do tipo de infração: grave, muito grave ou crime rodoviário, prevendo a cassação do título de condução quando é subtraída a totalidade dos pontos.

O condutor pode receber até três pontos adicionais, num máximo de 15 pontos, se no final de cada período de três anos¹ não tiver o registo de qualquer contraordenação grave ou muito grave, ou ainda qualquer crime de natureza rodoviária. E um ponto adicional a cada período de revalidação da carta de condução, num máximo de 16 pontos, sempre que frequente, de forma voluntária, uma ação de formação de segurança rodoviária e não tenha registo de crimes rodoviários. Em oito anos, 510 mil condutores já ganharam três pontos.

1. Para os condutores de veículos de socorro ou de serviço urgente, de transportes coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxis, de automóveis pesados de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas, no exercício das suas funções profissionais, o período é de dois anos

Só restam quatro ou cinco pontos? Vai ter de frequentar ação de formação

O n.º 4 do artigo 148.º do Código da Estrada prevê que, no prazo máximo de 180 dias a contar da data da receção da notificação, os condutores a quem restarem apenas quatro ou cinco pontos tenham obrigatoriamente de frequentar uma ação de formação de segurança rodoviária, sob pena de cassação do respetivo título de condução.

Dos 3.715 condutores que atingiram este patamar, 2.441 foram notificados e, destes, 1.236 já frequentaram ações de formação, en-

quanto 257 não o fizeram e foi aberto processo de cassação do título de condução.

O Sistema Carta por Pontos estabelece também que os condutores que disponham de três, dois ou um ponto tenham de realizar uma prova teórica do exame de condução no prazo máximo de 90 dias a contar da data da receção da notificação. Deste universo fazem atualmente parte 5.519 condutores, dos quais 3.697 já foram notificados e, destes, 2.289 já realizaram a prova teórica.

Nestes oito anos, 89 condutores realizaram a ação de formação voluntária. 

Algumas contraordenações graves e muito graves que implicam a perda de pontos

As infrações que concorrem mais para a perda de pontos são: excesso de velocidade (71,5%), utilização indevida do telemóvel (9,3%), violação de regras e sinais (8,7%), condução sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas (3,3%), incumprimento da luz vermelha, da linha longitudinal contínua, não utilização de equipamentos de segurança e/ou não utilização de luzes quando obrigatórias (3,3%).

São retirados três pontos:

- Condução sob influência de álcool, com uma taxa de alcoolemia igual ou superior a 0,5g/l e inferior a 0,8g/l (reduzidos para 0,2 g/l e 0,5 g/l para condutores indicados no número 7 do artigo 81.º);
- Excesso de velocidade superior a 20 km/h (motociclo ou automóvel ligeiro) dentro das localidades, em zonas de coexistência;
- Ultrapassagem efetuada imediatamente antes e nas passagens assinaladas para a travessia de peões ou velocípedes;
- Utilização ou o manuseamento de forma continuada de telemóvel durante a condução.

São retirados quatro pontos:

- Excesso de velocidade superior a 40 km/h (motociclo ou automóvel ligeiro) em zonas de coexistência;

- Pisar (ou transpor) linha longitudinal contínua ou mista separadora de sentidos de trânsito;
- Não cumprimento da indicação dada pelo sinal de paragem obrigatória STOP;
- Desrespeito da obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito;
- Ultrapassagem efetuada pela direita em autoestrada (ou via equiparada);
- Não utilização de triângulo sinalizando veículo imobilizado por avaria ou acidente em autoestrada ou via equiparada;
- Utilização de luzes de máximos de modo a provocar encandeamento.

São retirados cinco pontos:

- Condução sob influência de álcool, com uma taxa de alcoolemia igual ou superior a 0,8g/l e inferior a 1,2g/l (reduzidos para 0,5 g/l e 1,2 g/l para condutores indicados no número 7 do artigo 81.º);
- Condução sob influência de substâncias psicotrópicas;
- Excesso de velocidade superior a 60 km/h (motociclo ou automóvel ligeiro) em zonas de coexistência.

São retirados seis pontos (crime rodoviário):

- Condução sob influência de álcool, com uma taxa de alcoolemia igual ou superior a 1,2g/l.



Novo Passat

A Classe Executiva Reinventada

Para quem quer impressionar ou simplesmente fazer um bom trabalho. Ou porque não os dois? O Novo Passat é a entrada para uma nova era, mais moderna, flexível e descontraída. A autonomia em modo elétrico até 120km e o Controlo de Chassis Adaptativo são novidades visivelmente discretas, mas durante as viagens fazem toda a diferença.

Feche mais um bom negócio e prepare-se para o sucesso, sem abdicar do bem-estar.

Híbrido Plug-in
Por **34.990€* + IVA**

**Oferta exclusiva
para empresas**



*Exemplo para Volkswagen Passat 1.5 TSI 204cv PHEV DSG. Inclui desconto promocional e pintura metalizada. Veículo exibido mostra equipamento opcional.

Campanha Exclusiva a Concessionários Volkswagen Aderentes. Válido para Empresas e ENI's com contabilidade organizada, até 30/06/2024. Imagem não contratual.
Consumo Elétrico Combinado kWh/100km de 15,9. Consumo de Combustível Combinado em l/100km de 0,4. Emissões de CO₂ em g/km de 8.



volkswagen.pt



Roberto Gaspar *

SECRETÁRIO-GERAL, ANECRA, ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DO COMÉRCIO E DA REPARAÇÃO AUTOMÓVEL

Sector automóvel: rumo a um futuro sustentável

A Indústria Automóvel vive hoje um momento absolutamente único na sua história centenária. Em boa verdade, o sector automóvel enfrenta, de forma absolutamente transversal, o maior e mais rápido processo de transformação dos últimos 100 anos.

Essa transformação acontece ao nível industrial, do produto, das matérias-primas necessárias para a sua produção, da tecnologia, do modelo de negócio, na forma como compramos (ou não) os carros e como os utilizamos, nos novos conceitos de mobilidade e também no modo como estes novos fenómenos impactam e impactarão cada vez mais na nossa vida, enquanto indivíduos, sociedade no seu todo e mesmo enquanto países e nações.

Hoje, com o processo da transição energética em curso (do motor a combustão para o motor elétrico) a indústria automóvel serve de palco de uma das maiores batalhas económicas de sempre pela liderança deste sector absolutamente estratégico na política económica dos grandes blocos mundiais; Europa, Estados Unidos, China e restante Ásia (nomeadamente Japão e Coreia do Sul). A este propósito, convém destacar que, ao longo de mais de 100 anos, a Europa liderou de forma incontestável esta mesma indústria automóvel.

Automóvel: motor económico da Europa

Difícilmente podemos imaginar o desenvolvimento industrial da Europa do

pós-guerra sem grandes grupos industriais, como da FIAT em Itália, Renault, Citroën e Peugeot em França, Volkswagen, BMW e Mercedes na Alemanha, ou ainda de algumas marcas icónicas inglesas, caso da Rolls-Royce, Bentley ou Austin Martin.

Aliás, a indústria automóvel é, ainda hoje, o grande motor económico da Europa; gera todos os anos um *superavit* de quase 100 mil milhões de euros na balança comercial da União, emprega 7% da população total do continente e é o maior investidor nas áreas de investigação e desenvolvimento (acima de áreas como a saúde ou as próprias TI) tendo, portanto, um papel absolutamente determinante no equilíbrio económico e social do espaço europeu.

Indústria automóvel em risco

Em grande parte fruto não de um normal movimento do mercado de oferta e procura, mas sim em resultado da imposição de metas ambientais extremamente apertadas junto dos fabricantes europeus, esta indústria enfrenta hoje, mesmo no espaço europeu, um enorme risco de sobrevivência, uma vez que está a ser empurrada para uma “arena” na qual outros *players* levam uma enorme vantagem, com particular destaque para a China e para os Estados Unidos.

Nomeadamente por causa do “Fit for 55” já em 2030 e “zero emissões” a partir de 2035, que apontam, de forma quase que única, para a solução elétrica.

Dito isto, devo ressaltar, de forma bastante clara, que as metas ambientais e a redução das emissões de carbono devem ser um dos grandes desígnios de todos nós, enquanto sociedade que quer ter um planeta onde os seus filhos e netos tenham futuro. Todos os dias somos assaltados com imagens e notícias preocupantes, da subida de temperaturas, do acelerado processo do degelo dos glaciares, do aumento de fenómenos da natureza absolutamente devastadores, da desertificação de regiões do planeta que há bem pouco tempo eram verdes, entre muitas outras ocorrências.

Julgo que já poucos temos dúvidas sobre a importância de construir um futuro mais sustentável e que atualmente “já corremos atrás do prejuízo”.

Sustentabilidade não deve ser só ambiental

No entanto, acredito que não devemos perder a noção de que a sustentabilidade só pode ser efetiva se cumprir três princípios básicos: Sustentabilidade Ambiental, Sustentabilidade Económica e Sustentabilidade Social. Se estes três princípios não fizerem um caminho paralelo, dificilmente atingiremos os objetivos a que nos propomos e que, todos concordamos, são fundamentais para o bem comum.

* Cidadão que utiliza, no seu dia-a-dia, uma viatura elétrica e que acredita que estas viaturas são uma parte muito importante da solução.



Será que não nos deveríamos interrogar se a solução que nos apontaram como solução para a Europa e que se baseia, quase que integralmente, no caminho da eletrificação das viaturas é o único caminho?

Será que é possível atingir os objetivos traçados (das emissões zero) apenas em cima de viaturas elétricas? Não deveríamos estar a trabalhar – e talvez, sobretudo – para termos soluções que reduzam, de forma drástica, as emissões das mais de 1,4 mil milhões de viaturas que rolam todos os dias no nosso planeta? Provavelmente utilizando grande parte da capacidade instalada que existe já hoje?

Não estaremos a perder o foco naquele que deveria ser o verdadeiro objetivo, que é a redução drástica das emissões em tempo útil e menos as “zero emissões” das viaturas vendidas, processo bem-intencionado e que terá de ser feito, mas que levará muitas décadas a produzir resultados sérios?

Terão noção os políticos colocados em Bruxelas e Estrasburgo, que a maior indústria europeia, a mais importante a mais geradora de riqueza na UE, a que mais investe em desenvolvimento tecnológico, corre um sério risco de sobrevivência, fruto de regras impostas pelos próprios?

Logo, quando falamos de Sector Automóvel – Rumo a Um Futuro Sustentável, queremos afirmar que o caminho da Sustentabilidade deste nosso sector deve assentar em três pilares indissociáveis: Ambiental, Económico e Social.

Para terminar, diria que este é um excelente exemplo da aplicabilidade da famosa Pirâmide de Maslow: “difícilmente alguém se preocupará com a sustentabilidade ambiental, se não tiver emprego e condições básicas de vida para si e para os seus”. ●

“
Não estaremos a perder o foco naquele que deveria ser o verdadeiro objetivo, que é a redução drástica das emissões em tempo útil e menos as “zero emissões” das viaturas vendidas, processo bem-intencionado e que terá de ser feito, mas que levará muitas décadas a produzir resultados sérios?



— É maior e tem mais autonomia, mas também está mais caro. Em relação às versões 1.0 a gasolina, o Kauai EV é cerca de 10 mil euros mais caro com a bateria mais pequena e custa cerca de mais 15 mil euros com a de maior capacidade. Coloca-se num posicionamento mais elevado e, no cabaz das escolhas das empresas, o seu maior concorrente, na versão standard com bateria de 48,4 kWh, é o Peugeot E-2008. Que é tão só o modelo líder do mercado B-SUV. Por isso, a Hyundai está consciente da importância das frotas para ganhar tração em Portugal e tem campanhas para empresas a correr, para esta versão, com preços de aquisição a partir de 32.990 euros (+ IVA).



— A par da impressão cuidada do interior, dois ecrãs digitais de 12,3" colocados lado a lado, não implicou a transferência total de comandos importantes para o formato digital. Preservada ficou a ergonomia e a segurança, com a presença de botões físicos, para prevenir que o condutor se distraia enquanto tenta, por exemplo, alterar a climatização ou mudar de estação de rádio.

Em matéria de comportamento, o Kauai EV está um carro mais adulto e com um comportamento bastante previsível. Ainda no domínio da segurança, passa a beneficiar de um conjunto mais alargado de sistemas de assistência e ajuda à condução, englobados no pack Hyundai Smart Sense. Incluindo uma câmara interior que analisa o rosto do condutor para, em caso de desatenção, produzir um ruidoso alerta.

Mais em tudo

O primeiro SUV elétrico da Hyundai cresceu em tamanho, tem bateria maior e mais potência. O Kauai já não é o elétrico mais vendido da marca e tem cada vez mais concorrentes. Para crescer em Portugal, precisa por isso de ser opção nas frotas



— Com o pack de baterias de 64 kWh, o anterior Kauai EV, lançado em 2018, foi um dos primeiros modelos familiares médios com preço mais acessível a anunciar a superação da barreira dos 400 km de autonomia e a inspirar testes de distância para comprovar essa capacidade. O atual, com bateria de 65,4 kWh (úteis) e motor de 218 cv (160 kW), diz ser capaz de superar os 500 km. A versão standard, com bateria de 48,4 kWh (úteis) e motor de 156 cv (115 kW), reivindica mais de 350 km com uma única carga. A velocidade de carregamento rápido é de 100 kW na versão mais potente e de 74 kW na mais económica, enquanto em corrente alternada é de 11 kW. Passa a ter de série bomba de calor para maximizar a eficiência, tal como a função V2L, que permite fornecer 220 V para alimentar dispositivos elétricos externos ao veículo.



— As recentes criações elétricas da Hyundai apostam na diferenciação pelo design e o novo Kauai EV não escapa à regra. É um facto que a nova geração está maior e melhor, mas a configuração das linhas da carroçaria, sobretudo o formato futurista da frente, contribuem para elevar a imagem e colocá-lo mais próximo de competir com um SUV do segmento C. Sem receios de o fazer, o atual modelo entrega aos ocupantes do banco traseiro mais espaço para as pernas e em altura, além de apresentar uma bagageira maior, com 466 litros (antes 361 litros), tanto quanto disponibilizam as versões com motor térmico. Há um espaço adicional com 27 litros debaixo do capot.



MAIS INFORMAÇÕES,
CARACTERÍSTICAS
TÉCNICAS E IMAGENS



— Claramente o Scenic é um carro que interessa às empresas. Até porque, em Portugal, o mercado dos veículos elétricos está muito virado para as empresas, algumas das quais beneficiam de vantagens fiscais como a dedução do IVA. Ou não têm de sujeitar os respetivos encargos a taxa de Tributação Autónoma, já que todas as versões têm preço situado abaixo de 62.500 euros + IVA. "Acredito que o Scenic vem inserir-se muito bem nesse mercado". É assim que José Pedro Neves, diretor-geral da Renault Portugal, apresenta o novo Renault Scenic E-Tech 100% elétrico à FLEET MAGAZINE e o enquadra no atual panorama automóvel

O carro de serviço familiar

Com vocação mais familiar, como o modelo do qual herda o nome, o Scenic é mais comprido, mais largo e ligeiramente mais alto que o Mégane E-Tech. Apresenta também uma maior distância entre eixos, em benefício da habitabilidade e da capacidade de mala, com 440 litros. Com as primeiras entregas prometidas já para o início do segundo semestre, o Renault Scenic E-Tech 100% elétrico tem preços a começar nos 40.690 euros



— No novo Scenic elétrico, o utilizador tem à escolha dois níveis de potência: 170 cv com 280 Nm de binário ou 220 cv com 300 Nm de binário. Na primeira versão, pode ser configurado com bateria de 60 kWh, para uma perspetiva de até 430 km de condução com uma só carga. Já a variante de 220 cv instala um pack de baterias com 87 kWh, capaz de poder entregar, de acordo com a homologação, uma condução sem paragem até 625 km.



— O facto de complementar também a oferta da Renault no segmento C, que até aqui contava já com uma proposta também ela 100% elétrica neste patamar (o Megane E-Tech elétrico), e por conter uma variante Long Range, vai permitir uma ambição maior junto daqueles clientes-empresa que fazem do carro de serviço o seu carro familiar, refere José Pedro Neves. Que conclui: "o Scenic elétrico vai ser uma aposta ganha em Portugal e acho que, claramente, a grande penetração do Scenic vai estar nas empresas". O Renault Scenic E-Tech 100% elétrico permite carregamento rápido até pelo menos 130 kW (com motor de 170 CV / 125 kW) ou 150 kW (218 CV / 160 kW), enquanto a potência de carregamento em corrente alternada (CA) é de 22 kW nas duas versões de motor.



— O teto panorâmico Solarbay, desenvolvido em parceria com a Saint-Gobain, é um dos principais atrativos tecnológicos do Scenic elétrico. A tecnologia AmpliSky torna este teto panorâmico num sistema único no mercado: transforma o vidro de opaco a transparente com o simples toque de um botão, um segmento de cada vez, utilizando uma combinação de PDL (cristais líquidos dispersos em polímeros) e campos elétricos que deslocam as moléculas. Assim, esta funcionalidade permite aos condutores e passageiros escolherem qualquer uma das quatro configurações do tejadilho: totalmente claro, totalmente opaco, claro à frente e opaco atrás e vice-versa.



MAIS INFORMAÇÕES,
CARACTERÍSTICAS
TÉCNICAS E IMAGENS



— Embora o Polestar 2 não esteja a corresponder às expectativas iniciais de vendas, a força do grupo ao qual pertence e a crença no valor da marca não parecem esmorecer a determinação de se impor. O novo Polestar 4 é exemplo disso, afirmando-se como uma opção ainda mais dinâmica e acessível do que o Polestar 3 e mais jovem, tecnológico e radical do que o Polestar 2.



— Apesar do formato deslizando da parte traseira da carroçaria do Polestar 4, o habitáculo não parece ficar prejudicado em termos de espaço. Isso torna-se possível graças ao piso praticamente plano e à posição rebaixada deste banco, embora possa obrigar os seus ocupantes a terem de viajar com os joelhos elevados. Apesar de existir sempre um motor traseiro, a boa largura do modelo permite disponibilizar uma bagageira com 524 litros de capacidade, havendo ainda um espaço adicional sob a tampa do motor para, por exemplo, arrumar os cabos de carregamento.



— O habitáculo do Polestar 4 segue a linha atual de utilização de materiais sustentáveis e amigos do ambiente, contudo sem descuidar pormenores de estilo e de modernidade. Ou uma boa impressão visual e uma sensação ao toque agradável, ou ainda bancos dianteiros de aparência nobre, sugestivamente confortáveis e desportivos, com bom apoio lateral. O interior é naturalmente dominado pela tecnologia digital, essencial para minimizar as linhas do tablier. Com poucos botões físicos, a maioria dos comandos e funções concentram-se na tela de alta definição com 15,4 polegadas, instalada ao centro em posição horizontal. O equipamento de *infotainment* e diversos sistemas do automóvel utilizam o sistema operativo Android™ Automotive, desenvolvido em parceria com a Google, permanentemente conectado e semelhante ao do novo Volvo EX30. Mas, ao contrário do carro da Volvo, o Polestar 4 dispõe de outra tela atrás do volante (10,2") e de um head-up display para visualizar, na parte interior do parabrisas, as informações habituais de condução.

Um coupé com **óculo** traseiro virtual

O quarto modelo da marca ganha ares de coupé e um amplo teto em vidro que escurece dependendo da vontade. Em termos de tamanho e preço fica posicionado entre o Polestar 2 e o novo Polestar 3 que, em breve, chegará também a Portugal



— Um formato traseira mais esguio e dinâmico apresenta um detalhe inédito: a ausência de vidro. A visibilidade do condutor nesta direção é assegurada por uma câmara instalada no tejadilho, com as imagens projetadas numa tela digital instalada no lugar do habitáculo retrovisor interior. Se a câmara estiver desligada, o condutor pode visualizar os ocupantes do banco traseiro. O tejadilho em vidro electrocrómico está disponível no Pack Plus.

— Estão disponíveis duas versões mecânicas alimentadas por uma bateria com 100 kWh de capacidade (94 kWh úteis): com um motor traseiro de 272 cv ou com dois motores iguais, que conferem a este Polestar 4 a tração integral, 544 cv de potência e um binário máximo de 686 Nm. Isso faz desta versão o modelo de produção mais rápido de sempre da marca sueca, capaz de ir dos 0 aos 100 km/h em 3,8 segundos. O Polestar 4 Long Range Single Motor tem autonomia homologada para 610 km, enquanto a versão de motor duplo reivindica um alcance de até 580 km. A bateria NCM (Níquel-Cobalto-Manganês), com maior densidade energética e resistência a baixas temperaturas, pode receber carregamento rápido até 200 kW. O carregador interno de série é de 11 kW, em opção de 22 kW e existe função bidirecional, pelo que a bateria pode ser utilizada para alimentar dispositivos externos.



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.com





Miguel Vassalo

COUNTRY MANAGER AUTOROLA

Uma janela com vista para o futuro da mobilidade

No dinâmico mundo da tecnologia automóvel, poucas forças são tão transformadoras como o capital de risco. Recentemente, cruzei-me com um interessante podcast com Jim Adler, o visionário por trás da Toyota Ventures.

À medida que ouvia as suas observações sobre o futuro da mobilidade, não pude deixar de refletir sobre o profundo impacto que o capital de risco tem na indústria automóvel e em que medida os seus investimentos nos ajudam a antecipar o que está por vir.

O Papel da Toyota Ventures

A Toyota Ventures, o braço de capital de risco em fase inicial da Toyota, está sediada na Baía de São Francisco e investe em tecnologias de ponta como inteligência artificial, robótica, mobilidade e soluções climáticas para a neutralidade carbónica. Para além do financiamento, presta apoio estratégico e técnico, tirando partido da rede global e do conhecimento da Toyota para ajudar startups a escalarem os seus negócios de forma eficaz.

Adler destacou como o ritmo de mudança na mobilidade tem acelerado significativamente. Desde que se juntou à Toyota em 2016, testemunhou, em primeira mão, como o software e os novos modelos de negócio transformaram a indústria. "A mudança na mobilidade acelerou... os modelos de negócio de software e mobilidade realmente consolidaram-se, porque

é um mercado enorme e usamos estes produtos e serviços todos os dias", observou.

A Toyota Ventures é o exemplo desta abordagem orientada para o futuro. Desde o seu lançamento em 2017, com 100 milhões de dólares sob gestão, a empresa cresceu para gerir 800 milhões, investindo em mais de 75 empresas. "Se conseguirmos que uma ou duas possam realmente mudar a trajetória da Toyota, abrir novos negócios, acelerar os negócios que já temos, isso é uma grande vitória", afirma Adler.

Investimentos em Tecnologias Sustentáveis

Em 2021, a Toyota Ventures expandiu o seu foco ao introduzir um Fundo Climático de 150 milhões de dólares, apoiando tecnologias que ajudam a alcançar a neutralidade de carbono, como captura de carbono, energias renováveis e soluções avançadas de armazenamento de energia. "Adicionámos o primeiro Fundo Climático, que está focado em acelerar os ob-

jetivos de neutralidade de carbono da Toyota, com tecnologias em torno da captura e armazenamento de carbono, energias renováveis, que incluem baterias, elétricos, hidrogénio e até fusão e fissão nuclear", disse Adler.

Aposta no Hidrogénio

O hidrogénio é um tema polarizador no debate energético. Alguns vêem-no como o futuro da energia limpa, enquanto outros são cééticos.

Adler está firmemente no primeiro campo e a Toyota Ventures está a investir fortemente na tecnologia de hidrogénio. Empresas como a Ecoelectro e a Universal Hydrogen estão a trabalhar em formas inovadoras de produzir e transportar hidrogénio, enfrentando desafios antigos.

Adler acredita que a produção local de hidrogénio pode ser uma mudança de paradigma, especialmente para veículos comerciais como camiões e autocarros.



O hidrogénio é um tema polarizador no debate energético. A Toyota Ventures está a investir fortemente na tecnologia de hidrogénio e Adler acredita que a produção local de hidrogénio pode ser uma mudança de paradigma, especialmente para veículos comerciais como camiões e autocarros



IA e Condução Autónoma

A IA e a condução autónoma têm sido tópicos quentes durante anos e, embora o progresso tenha sido mais lento do que alguns esperavam, avanços significativos estão a ser feitos.

Empresas como a AutoBrains e a May Mobility estão a fazer progressos pragmáticos na tecnologia de condução autónoma, focando-se em melhorias incrementais e aplicações no mundo real.

"A condução autónoma tem sido um pouco mais difícil do que todos pensavam", admitiu Adler, mas continua otimista quanto ao potencial a longo prazo destas tecnologias.

O capital de risco não só financia novas ideias, mas está a moldar um futuro onde a mobilidade será mais inteligente, mais limpa e mais eficiente. Os investimentos feitos por empresas como a Toyota Ventures oferecem um vislumbre do que está para vir na indústria automóvel.

No entanto, é importante manter um ceticismo saudável. Muitos empreendimentos vão falhar miseravelmente. À medida que avançamos nesta nova era da mobilidade, é emocionante ver para onde nos conduzirão estes investimentos.

O futuro da mobilidade é promissor, mas não isento de obstáculos e o capital de risco está a iluminar o caminho, com todas as incertezas que isso implica. ●

“

O capital de risco não só financia novas ideias. Está a moldar um futuro onde a mobilidade será mais inteligente, mais limpa e mais eficiente



PODCAST

Toyota Ventures' Jim Adler finds fresh opportunity for mobility investments (Episode 250)

<https://www.autonews.com/shift-podcast-about-mobility/toyota-ventures-jim-adler-finds-fresh-opportunity-mobility-investments>



YOUTUBE

Toyota Tech Talk: Jim Adler | Toyota

<https://youtu.be/nHBMJ-392AI?si=-AcRt9p7LIZoAoL0>



Familiar ou executivo?

Exemplar em ambos os casos

Neste patamar de carro e de preço, a concorrência é forte e difícil. Coabitando com modelos de marcas onde o símbolo vale metade do poder de atração, a Volkswagen não quis descurar nenhum pormenor no ID.7 e o resultado é um modelo fantástico

O ID.7 inaugura na Volkswagen um conjunto de novidades. Passa a ser também o carro elétrico mais comprido até agora produzido pela marca, à exceção da versão longa do monovolume ID. Buzz. Mesmo assim, apenas por um centímetro.

Face a isto, não há que escapar ao clichê: este carro é grande e espaçoso. Muito espaçoso. Em quase cinco metros de comprimento, por cerca de 1,9 metros de largura, podem viajar confortavelmente quatro adultos, com espaço traseiro para as pernas e em altura mais do que suficiente. E ainda sobram mais de 500 litros para a bagageira. Mais prático, provavelmente só a versão carrinha do ID.7, que em breve vai estar em Portugal.

Maior do que a nova carrinha Passat, a circunstância de assentar sobre uma plataforma concebida exclusivamente para este tipo de mecânica, permite ao ID.7 “arrumar” convenientemente bateria e motor, ou motores, de

maneira a libertar espaço para os ocupantes. Garantindo, em simultâneo, um modelo de condução bastante equilibrado e uma condução eficiente.

Dicotomia de personalidade

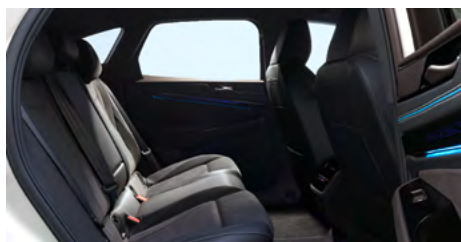
Embora a tendência atual de estilo e de preferência dos consumidores seja o formato SUV, o ID.7, apesar de toda a modernidade do formato e de conceito, é uma berlina clássica.

Familiar no conforto e na habitabilidade, acrescenta a estes predicados um cuidado de construção que permite aos ocupantes sentir o rodado na estrada quando rola e nenhum outro ruído interior. Na escolha dos materiais interiores, o ID.7 também não fica mal colocado face a potenciais concorrentes de classe *premium*, até porque todos os construtores estão “obrigados” a utilizar revestimentos menos impressionistas, mais leves e tenden-

cialmente reciclados, capazes de contribuir para reduzir o peso e aumentar o indicador de sustentabilidade.

Se a qualidade do habitáculo destaca o ID.7 de outros modelos equivalentes do próprio grupo alemão, o desenho linear do tablier, acentuado pelas opções luminosas, colocam em grande evidência um ecrã tátil central de 15 polegadas. Nesta tela concentra-se a maioria das informações e funções do automóvel, já que o painel atrás do volante é bastante discreto. Mas há um *head-up display* (de realidade aumentada) atrás do volante, que permite projetar no vidro mais informação.

Apesar de estarem em ambiente digital, alguns comandos, como os de climatização, têm um acesso mais direto e iluminado, para evitar que o condutor possa andar “perdido” até conseguir controlar alguma função. Há também a faculdade de poder ativar, através da voz, algumas funcionalidades. 



IMPRESSÕES

Embora “grande”, o ID.7 é um carro fácil de guiar. Fluido, deixa-se conduzir com harmonia e comportamento previsível em curva, apesar de a tração e do motor serem traseiros. O desempenho pode até ser considerado muito familiar quando não existe urgência em chegar ao destino. E quando os bancos dianteiros têm disponível diferentes tipos de massagem, menos razões existem para sentir qualquer espécie de ansiedade para concluir a viagem.

Apesar de mais potente, o novo motor e a nova arquitetura elétrica evoluíram na otimização e eficiência energética. Salientemos este último ponto devido à sua importância: com 286 cv, o novo motor que equipa a versão ensalada consegue ser mais eficiente do que o de 204 cv que ainda é utilizado por alguns modelos mais antigos da marca, apesar de entregar mais

potência e binário. E grande parte do mérito, quer do comportamento, quer da eficiência, está precisamente no fantástico valor de binário que desenvolve: 535 Nm! Com bateria de 77 kWh (úteis, total de 82 kWh), o ID.7 Pro reclama um consumo combinado de 14,2 kWh/100 km e autonomia até 620 km. Indicadores excelentes que o computador de bordo confirma, com um desvio de consumo, após ensaio, muito pouco significativo. Na velocidade máxima de carregamento (175 kW) e em menos de meia hora, a bateria pode recuperar de 10 a 80% da sua capacidade.

PREÇOS/RENDAS (*)

50.196 €

+ IVA

1.000 €

+ IVA (36 MESES)

1.060 €

+ IVA (48 MESES)

MOTOR DIANTEIRO
286 cv

/210 kW - 535 NM

BATERIA
77 kWh

(ÚTEIS)

CONSUMO
14,2 kWh

/100KM (COMBINADO)

CARGA MÁXIMA CC
175 kW

CARGA MÁXIMA AC
11 kW

AUTONOMIA
ATÉ 621 KM
(COMBINADO)

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



A gestão da sua frota, em mãos de profissionais.
Conte connosco para manter os seus veículos sempre em movimento.

Mais informações em

euromaster.pt/orcamento-personalizado



Designação sofisticada

Depois de ter atrasado na eletrificação para a Europa, quando foi uma das primeiras marcas com oferta convincente de motores híbridos, a Honda apresenta finalmente um carro 100% elétrico com características familiares

O e:NY1 é o segundo carro elétrico da Honda a chegar à Europa. O primeiro, o 'Honda e', quase uma proposta de estilo baseada nas linhas do Honda 600 lançado no final dos anos 60, faz parte de uma tendência revivalista a que muito em breve vai juntar-se um novo Renault 5.

Este segundo Honda 100% elétrico segue por um caminho diferente. Enquanto o 'Honda e' combina o revivalismo com uma moderna montra de tecnologia, que inclui a troca de retrovisores exteriores convencionais por câmaras, assim como a instalação de um conjunto de ecrãs digitais a toda a largura do tablier (os laterais projetando as imagens das câmaras retrovisoras), em comparação, o e:NY1 surge com um aspeto mais "convencional".

Em contraste com a designação (e:NY1), de "convencional" o e:NY1 apresenta linhas SUV bastante consensuais

nos tempos atuais, além de propor uma condução confortável e bastante prática. Com um espaço interior digno para um modelo que, nas dimensões e no conceito, se encaixa como um SUV do segmento B a meio caminho do segmento C, embora com preço algo elevado perante a concorrência.

Este acréscimo de custo é justificado com a proposta de valor que reconhece a marca e a tecnologia embarcada. Num habitáculo espaçoso (embora a bagageira possua somente 361 litros de capacidade), as linhas modernas e sóbrias do tablier fazem realçar os dois painéis digitais, o situado atrás do volante e a volumosa tela central de 15,1 polegadas, em posição vertical, ao centro.

Inevitavelmente é para este último ecrã que o olhar se dirige, até porque, a quase ausência de comandos físicos a isso obriga. Sobre esta tela existem apenas dois botões (para desembaciamento do vidro da frente



e outro para o desembaciamento do óculo traseiro e dos retrovisores exteriores), enquanto, por exemplo, o controlo da climatização, apesar de dispor de acessos digitais rápidos, é maioritariamente controlado a partir desta tela. Mesmo assim, a divisão horizontal do ecrã vertical em três áreas distintas vem minimizar algum transtorno enquanto não se está familiarizado com o funcionamento do sistema. Porque é possível escolher e subdividir temas (navegação, controlo de climatização, de funções multimédia ou de acesso a outras funcionalidades), mantendo estes comandos sempre visíveis e com acesso rápido durante a condução. O painel de 10,2" atrás do volante, com múltiplas configurações, complementa a informação. ➔

IMPRESSÕES

Construído sobre uma nova plataforma destinada a modelos elétricos, o e:NY1 apresenta um só motor de 204 cv (150 kW) e uma só bateria de 68,8 kWh (61,9 kWh úteis). Com tração à frente, é bastante fácil de guiar, suave e pouco impulsivo a acelerar, confortável se o piso da estrada ajudar. Pelo contrário, a suspensão firme pode tornar o comportamento seco e menos confortável sobre piso mais irregular. A autonomia máxima homologada, com a bateria carregada, é de 412 km. Distância complicada de atingir, embora o valor de consumo médio, mostrado no final do ensaio, tenha ficado pouco acima dos 16 kWh e seja mais baixo do que o homologado para o modelo. O Honda e:NY1 permite carregamentos rápidos em corrente contínua até 78 kW (recupera 10 a 80% da bateria em 45 minutos) e até 11 kW em corrente alternada.

PREÇOS/RENDAS (*)

44.512 € **926 €** **995 €**
+ IVA + IVA (36 MESES) + IVA (48 MESES)

AUTONOMIA **MOTOR DIANTEIRO** **BATERIA**
ATÉ 412 KM **204 CV** **68,8 KWH**
(COMBINADO) /150 KW - 310 NM (ÚTEIS)

CONSUMO **CARGA MÁXIMA CC** **CARGA MÁXIMA AC**
18,2 KWH **78 KW** **11 KW**
/100KM (COMBINADO)



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



Flexível e confortável

Não é por ser elétrico que um BMW deixa de ser BMW. O caráter permanece e o comportamento só melhora em viagem: o silêncio do motor aumenta o conforto e a agilidade cresce, graças à entrega mais rápida que é própria de um motor elétrico

O renovado i4 eDrive mantém o DNA de um BMW genuíno. Das linhas à posição de condução, da qualidade interior ao comportamento em estrada.

Na versão eDrive35 "incomoda" mais a existência de uma bateria de 67,1 kWh, do que "aborrece" o motor traseiro com 286 cv. Na realidade, nem um nem outro incomodam ou aborrecem. O motor porque contribui com um desempenho que, não deslumbrando em aceleração, é suficiente para uma condução divertida. Já a bateria, apenas porque obriga a parar para a carregar mais vezes do que desejá-íamos, porque isso interrompe o prazer de o conduzir.

Para quem pretender mais 100 km de autonomia, a BMW propõe o eDrive40. Com bateria de 81,1 kWh, é ligeiramente mais pesado e menos eficiente. O motor "salta" para os 340 cv e o preço também sobe e fica pouco mais de sete mil euros acima daquele que é praticado para o i4 eDrive35.

O BMW i4 tem a silhueta de um Coupé, ou de um Gran Coupé como a marca o apresenta. Baixo, como convém ao estilo e, principalmente, à aerodinâmica, é comprido (4,8 metros) e largo (1,85 metros). Dimensões que lhe garantem estabilidade em qualquer situação, enquanto a reduzida altura ao solo, a disposição das baterias e o peso destas se encarregam de diminuir o centro de gravidade deste automóvel.

Este i4 desliza muito bem em curva, para maior segurança e confiança de quem o conduz. É possível ultrapassar curvas repetidas sem recorrer à travagem, utilizando a desaceleração da viatura quando o processo de regeneração de energia faz o seu trabalho. Fazer isso não é menos divertido e ganha-se em eficiência. Porque, se a autonomia máxima anunciada para o eDrive35 é de 500 km, chegar aos 400 km exige algum esforço e muita condução urbana. Como tal, é mais rea-

lista esperar uma autonomia combinada em torno dos 350 km. Homologado com um consumo médio de 15,1 kWh/100 km, com muita autoestrada ao longo do teste, mas sem exagerar na velocidade, no final, o computador de bordo marcava 18,2 kWh/100 km. Nada mau.

Esta versão admite cargas rápidas até 180 kW. Melhor ainda, há uma função para estabilizar a temperatura da bateria e prepará-la para receber energia no máximo da sua potencialidade, o que é bastante útil quando se viaja em dias mais quentes ou em vias mais rápidas. Em corrente alternada é possível carregar a 11 kW.



IMPRESSÕES

A qualidade interior é a aquela que se cobiça encontrar num BMW. Já a tecnologia, principalmente a de segurança ativa e a que está presente ou é comandada a partir dos ecrãs digitais, o central e o que está atrás do volante, flui de forma que se apreende rapidamente. As dimensões que justificam o epíteto de 'Gran Coupé' garantem-lhe uma habitabilidade excelente e, mesmo a pouca altura da carroçaria, não impede que quatro adultos possam viajar de modo confortável. Convém apenas, aos que se sentam atrás, não serem muito altos. Apesar de não ter nascido exclusivamente elétrico, a suspensão e os pneus de baixo perfil do i4 estão muito bem no trabalho de absorver as irregularidades do piso. Outra surpresa agradável é a capacidade da bagageira: a partir de uma abertura ampla e prática, há 470 litros bem esquadrados e ainda espaço, sob o piso da mala, para acomodar os cabos de carregamento da bateria.



PREÇOS/RENDAS (*)

43.724 € + IVA	881 € (36 MESES) + IVA	933 € (48 MESES) + IVA
MOTOR DIANTEIRO 286 cv 210 kW - 400 NM	BATERIA 67,1 kWh (ÚTEIS)	AUTONOMIA ATÉ 419 km (COMBINADO)
CONSUMO 15,1 kWh	CARGA MÁXIMA CC 180 kWh	CARGA MÁXIMA AC 11 kWh



Um golfinho na cidade

O pequeno delfim da BYD, construtor automóvel chinês que chegou a Portugal em 2023 e que já conta com seis modelos 100% elétricos no mercado nacional, move-se bem em qualquer ambiente

A marca justifica o nome no facto de o design do Dolphin ter sido inspirado no mamífero que lhe dá nome; quer as linhas exteriores, quer o habitáculo, sublinhado pelo formato de barbatana das pegas de abertura interior das portas. E também no conceito de sustentabilidade, por não ter emissões de escape e pela utilização de materiais reciclados e recicláveis na sua construção.

Até ver, o Dolphin é o representante da marca com preço mais acessível. Pelo menos, no formato mais modesto de bateria e motor, com cerca de 300 km de autonomia que, em matéria de custo de aquisição, concorre diretamente com alguns modelos 100% elétricos do segmento B. Mas com uma bateria maior (de 60 kWh em vez de 44 kWh) e motor de 204 cv, como a versão aqui ensaiada, a autonomia pode superar os 400 km.

É com esta versão que o Dolphin quer jogar de igual com o VW ID.3 ou o Renault Mégane E-TECH. Até porque a primeira impressão de espaço pode ser enganadora, já que assenta sobre a mesma plataforma e partilha a mesma distância entre eixos do BYD Atto 3. E embora a configuração SUV da carroçaria, a maior altura interior, o melhor acesso aos lugares traseiros e a maior capacidade de mala conferirem um posicionamento mais familiar ao Atto 3, ainda assim, os lugares traseiros do Dolphin oferecem mais espaço para dois ocupantes do que o exterior deixa adivinhar. Em grande medida porque a bateria, bastante fina e distribuída ao longo do piso, resolve a habitabilidade traseira e os 345 litros de capacidade de bagageira deste modelo.

Como no Atto 3, o ecrã central de 12" pode rodar e ficar em posição horizontal ou vertical. A habituação às



funções principais é rápida e também existe comando por voz. Abaixo deste ecrã está um conjunto de botões "físicos", não muito intuitivos de início, para facilitar o acesso a funções importantes, como o sistema de desembaciamento do para-brisas. Muito útil, porque a inclinação acentuada do vidro facilita o seu embaciamento em dias mais frios.

É à esquerda desta fila de comandos que um outro, rotativo, controla o sentido da marcha. Com motor de 204 cv e bateria de 60,4 kWh foi possível percorrer, de forma descontrída, pouco mais de 400 km. Num percurso que envolveu diferentes tipos de estrada e que permitiu perceber que a suspensão macia do Dolphin e a direção jogam a favor do conforto. Mas também que o efeito da primeira sobre a inclinação da carroçaria em curva desaconselha uma condução mais dinâmica. Média de consumo no final do ensaio: 16 kWh/100 km. Esta versão admite carga rápida de até 88 kW e com até 11 kW em corrente alternada. A função V2L é de série. ➔

IMPRESSÕES

Com um carácter individualista e urbano, é na cidade que melhor se evidencia o lado prático e fácil da sua condução; não só por ser elétrico, logo com resposta mais ágil e sem necessidade do uso do pedal de embraiagem, mas também por causa da boa capacidade de manobra e das muitas ajudas à condução que facilitam a tarefa de o dirigir. Que também contribuem para tornar a sua condução mais segura e menos sujeita a distrações, evitando custos indesejados com sinistros. Embora a tendência repetitiva de alguns alertas acabem por gerar algum desassossego.

PREÇOS/RENDAS (*)

30.407 €	678 €	725 €
+ IVA	+ IVA (36 MESES)	+ IVA (48 MESES)

AUTONOMIA ATÉ 424 KM (COMBINADO)	MOTOR DIANTEIRO 204 CV /150 KW - 310 NM	BATERIA 60,4 KWH (ÚTEIS)
--	---	--

CONSUMO 15,9 KWH /100KM (COMBINADO)	CARGA MÁXIMA CC 88 KW	CARGA MÁXIMA AC 11 KW
---	--	--



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



Minimalista

Falsamente despretenso, espaçoso e divertido de conduzir. Incapaz de passar despercebido – e não apenas por se tratar de um Volvo –, foi desenhado a pensar numa nova fase da marca. A procura internacional, até ao momento, mostra que é uma aposta ganha

Ao desenvolver este EX30, a marca terá tido duas ideias em mente: criar um modelo mais económico de produzir e com um preço final mais acessível, mas também capaz de agradar a uma faixa ampla de condutores. O propósito é cativar um público mais jovem, ao incluir funcionalidades de conectividade e muita tecnologia sofisticada. Alguma da qual pensada para a utilização do EX30 através de sistemas por “subscrição” ou como veículo partilhado.

Desenvolvido a partir de uma plataforma utilizada também pela smart, marca do grupo Geely que detém igualmente a Volvo, o EX30 pode dispor de dois modelos

de bateria e de um ou dois motores. A bateria de menor capacidade e autonomia, 337 km em ciclo combinado, não é de iões de lítio, ao contrário da mais potente (69 kWh), que anuncia 475 km em ciclo combinado para a versão com um só motor de 272 cv e de 450 km para a variante com dois motores que, em conjunto, perfazem 428 cv.

Optimizada em termos de peso e de espaço, a plataforma “arrumou” os componentes de modo a permitir um habitáculo mais amplo do que as dimensões exteriores deixam adivinhar: em pouco mais de quatro metros de comprimento é possível sentar dois adultos no banco traseiro de forma confortável (em grande medida

porque também existe espaço em altura) e entregar uma bagageira traseira com 318 litros.

O traço minimalista do tablier prende-se com a transferência de muitos comandos e informações da condução para um único ecrã tátil central. Apesar de algumas falhas de compreensão, determinadas funções são acessíveis por comando de voz e, dado que a plataforma digital utilizada é Google, torna-se possível integrar aplicativos presentes na Play Store. Este único ecrã central mostra as habituais informações sobre a velocidade, estado da bateria e autonomia e, no caso de o Google Maps ser o navegador utilizado, indica também a carga estimada da bateria ao chegar ao destino, bem como dos possíveis pontos de carregamento ao longo do percurso.

A sustentabilidade é um tema presente. Sem por em causa a qualidade ou a impressão visual (a diversidade de texturas até resulta bem), os revestimentos interiores do EX30 recorrem a muitos materiais reciclados e recicláveis, dos painéis à capa dos assentos. Com isso, ter-se-ão também poupado alguns quilos.

O modelo testado dispõe de um só motor e bateria de maior capacidade, com velocidade de carregamento em CC de até 153 kW e em CA de até 22 kW. Dependendo do tipo de percurso e do estilo de condução, com uma só carga, dificilmente será possível ir além de 340/350 km. O consumo médio no final do ensaio aproximou-se dos 19 kWh/100km. ➔

IMPRESSIONES

A posição de condução, típica de um SUV urbano, favorece a visibilidade e o conforto. Ainda bem que assim é, porque o perfil dos pneus da viatura ensaiada e a suspensão não cooperaram muito em termos de amortecimento das irregularidades. O que gera alguma surpresa, uma vez que o EX30 exibe uma suspensão macia ao entrar em curva; embora isso não comprometa a condução, ajuda a conter algum entusiasmo menos prudente. Mesmo com um só motor, a celeridade de aceleração do EX30 permite-lhe ir embora em reta e sair de uma curva muito rapidamente. Compacto como é, isso contribui para entregar uma condução ágil, pouco exigente e – voilá! – deveras divertida.

PREÇOS/RENDAS (*)

35.044 €	711 €	741 €
+ IVA	(36 MESES) + IVA	(48 MESES) + IVA

MOTOR DIANTEIRO	BATERIA	AUTONOMIA
272 cv	69 kWh	ATÉ 475 km
200 kW – 343 NM	(ÚTEIS)	(COMBINADO)

CONSUMO	CARGA MÁXIMA CC	CARGA MÁXIMA AC
17 kWh	153 kWh	11 kWh





Príncipe francês

Embora faça parte de uma gama toda ela pensada para o luxo e conforto, o DS7 destaca-se dos restantes modelos da DS Automobiles por se inserir num quadro com muita procura junto dos clientes-empresa: o dos SUV premium do segmento C. E esse carácter premium é notório após cada ignição

Símbolo de inovação e ousadia. Assim se define a DS, que desde 2014 coloca no mercado modelos que pretendem ser ícones intemporais e cujo carácter vanguardista facilmente se mistura com silhuetas fortes e impactantes, porém sem nunca descuidar a elegância. O DS7 é disso perfeito exemplo: é a reinvenção do SUV premium, manifesta em cada viagem (mesmo que de curta distância se trate), em elementos tão fundamentais para o condutor que vivencia cada minuto ao volante, como é o caso dos bons níveis de insonorização e da quantidade de pormenores

de elevado requinte encontrados: a costura em ponto pérola ou a possibilidade de aquecimento, refrigeração ou função de massagem dos extremamente confortáveis e envolventes bancos dianteiros.

A posição de condução, que permite boa visibilidade e manobrabilidade – destaque para a brecagem deste modelo, ímpar num veículo destas dimensões e com clara desenvoltura em ambientes urbanos –, e a suspensão bem afinada e com elevados níveis de amortecimento, mesmo em pisos mais irregulares, transformam o DS7 num verdadeiro lounge sobre rodas.



Ágeis 300 cv

Embora carregue consigo quase 1.900 kg de peso, o DS7 consegue comportamentos em estrada dignos de nota, pese embora o facto de este não ser um veículo desportivo. Os 300 cv que debita, fruto do conjunto motor híbrido composto pelo bloco PureTech a gasolina de 200 cv e pelos dois motores elétricos de 110 cv e 112 cv (colocados em cada eixo, garantindo assim a tração integral do modelo), são mais do que suficientes para utilização mista, embora se reconheça neste SUV uma especial apetência para grandes viagens.

Relativamente às prestações elétricas, nota-se alguma dificuldade em cumprir com os 50 km de autonomia elétrica (bem longe dos 63 anunciados pela DS). Ainda assim, e recorrendo a um carregador de 7,2 kW, é possível carregar a bateria de 14,2 kWh em apenas duas horas, o que pode vir a tornar-se num atrativo na hora de utilizar este SUV em modo zero emissões em deslocações pendulares que não exijam demasiada autonomia elétrica. ➔

IMPRESSÕES

O DS7 tinha em mãos uma tarefa que muitos considerariam difícil, a de concorrer com modelos de outras marcas também premium, que têm mais experiência em propostas deste calibre. Porém, cumpriu-a na perfeição. Num automóvel que oferece pormenores distintos, como por exemplo o relógio analógico localizado na consola central ou os diferentes tipos de massagem disponíveis para ocupantes dos bancos dianteiros, a experiência de condução é levada muito a sério, com um interior muito bem equipado e com excelentes prestações – considerando um ciclo de condução misto e fazendo sempre uso do sistema híbrido, a FLEET MAGAZINE terminou o ensaio com uma média de consumo de combustível de 2,8 l/100 km.

Os cinco lugares disponíveis a bordo são espaçosos, confortáveis e de fácil acesso. A bagageira de 555 litros vê a sua capacidade aumentada em caso de rebatimento dos bancos traseiros para 1.752 litros.

PREÇOS/RENDAS (*)

58.322 €	1.262 €	1.396 €
+ IVA	+ IVA (36 MESES)	+ IVA (48 MESES)

POTÊNCIA COMBINADA	MOTOR A GASOLINA	BATERIA
300 cv	200 cv	14,2 kWh
/260 NM	/300 NM	

CONSUMO COMBINADO	CONSUMO DE ENERGIA	EMISSIONES CO₂
1,4 L	18,7 kWh	31 g/km
/100km	/100km	

AUTONOMIA ELÉTRICA
ATÉ 63 km

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



O IMPULSO DE SEGUIR UM BOM NEGÓCIO

SPECIAL EDITION

CUPRA FORMENTOR

34.990€* CHAVE NA MÃO
EMPRESAS E ENI

CUPRA
BUSINESS MOBILITY

*Campanha válida para matrículas até 30 de setembro 2024. Valores para Special Edition CUPRA Formentor 1.5 TSI DSG 150cv. Imagens não contratuais. PARA EMPRESAS e ENI: 34.990€ chave na mão. PARA PARTICULARES: 36.500€ chave na mão. Consumo (l/100km): 6,6 – 7,2 (WLTP). Emissões CO₂ (g/km): 150 – 163 (WLTP).



PEUGEOT

NOVO E-3008

100% ELÉTRICO



- Até 680 km de autonomia
- Oferta de Wallbox
- Novo i-Cockpit® com ecrã panorâmico 21"
- Também disponível em Hybrid



PEUGEOT RECOMENDA TotalEnergies Consumo de energia combinado: kWh/100 km: 16,7. Consumo de Combustível: 0 l/100km. Emissões de CO₂: 0 g/km.

Novo E-3008 com até 680 km de autonomia disponível para encomenda a partir de junho de 2024. Oferta easyWallbox 9847997680 válida até 30/06/2024. Peugeot Allure Care: cobertura adicional renovável a cada 2 anos ou 25.000 km, ativada a cada serviço realizado na Rede Oficial Peugeot de acordo com o livro de manutenção, até 8 anos ou 160.000 km. Saiba mais em [peugeot.pt](https://www.peugeot.pt).