

PROJETOS EXPRESSO MOBILIDADE

Carros Neste primeiro de quatro guias que o Expresso está a preparar sobre a mobilidade elétrica, mostramos-lhe o que há para venda no mercado, como estão os preços e as autonomias, os descontos que existem e ainda os benefícios e apoios à compra

Isto é o que precisa saber para comprar um carro elétrico

Marca	#	Autonomia (km)	Preços (€)**
Audi	3	282 - 534	44.850 - 102.000
	8	60	39.375 - 104.000
Bentley	1	41	216.000
	5	398 - 630	42.220 - 89.000
BMW	10	55 - 97	42.480 - 122.000
	4	75 - 350	73.50 - 47.000
Citroën	1	55	39.000
	2	58	42.480 - 48.000
Dacia	1	230 - 305	16.800
	1	320	41.000
DS	2	50 - 55	57.150 - 59.000
	1	320 - 400	23.800 - 30.000
Fiat	1	610	49.000
	3	40 - 68	30.470 - 84.000
Honda	1	313	36.360 - 38.000
	3	311 - 686	33.900 - 51.000
Hyundai	1	63	35.180
	1	470	83.000
Jaguar	2	53 - 55	45.110 - 70.000
	3	405 - 578	37.000 - 43.000
Kia	4	55	32.100 - 56.000
	6	45.300 - 134.000	
Land Rover Range Rover	1	400	52.500
	1	240 - 296	

400 km
é a autonomia média mais alta, mas pode ser inferior se conduzir mais depressa, se estiver mais calor ou frio ou se tiver o ar condicionado ligado

A autonomia elétrica dos plug-in é baixa, mas é mesmo assim, porque combina o uso da eletricidade com a gasolina/gasóleo

Nos elétricos, a Nissan e a Tesla são as marcas mais vendidas, mas em agosto a líder foi a Hyundai, uma estreia. Nos plug-in, é a Mercedes que vende mais

16.925 €
é o total de carros elétricos e híbridos plug-in vendidos até agosto. Vendem-se mais híbridos plug-in do que elétricos, mas a diferença está a diminuir

45% ↓
foi a queda das vendas de carros a gasolina e gasóleo em agosto, mas ainda assim venderam-se mais de 6 mil. Nos primeiros oito meses, foram mais de 80 mil

Há modelos acima dos **€100 mil**, mas nos modelos convencionais os mais caros rondam os **€50 mil**

Marca	#	Autonomia (km)	Preços (€)**
Mazda	1	200	36.240
	70	45.650 - 132.000	
Mercedes	6	349 - 785	57.800 - 130.000
	9	59	42.850
Mini	1	233	34.750
	1	33.350 - 34.000	
Mitsubishi	2		42.000
	3	370 - 385	29.400 - 38.000
Nissan	1		47.000
	4	322 - 337	30.110 - 54.000
Opel	1	46 - 54	33.750 - 68.000
	3	330 - 340	19.670 - 38.000
Peugeot	3	41 - 56	110.850 - 232.000
	1	330 - 495	89.260 - 194.000
Porsche	2	50	33.840 - 37.000
	6	100 - 558	12.800 - 35.000
Renault	3	60	36.000 - 50.000
	1	355 - 537	36.480 - 53.000
Skoda	2		
	2	153 - 159	22.850 - 26.000
Smart			56.000
	1		
Suzuki	1		
	5	448 - 652	50.900 - 131.000
Tesla			44.290 - 55.000
	2	46 - 65	41.110 - 100.000
Toyota	2	360 - 550	36.750 - 52.000
	4	46 - 51	47.080 - 87.000
Volkswagen	2	420	49.360 - 58.000
	7		

Fontes: Associação dos Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE); sites das várias marcas de automóveis; SIVA (importadora e distribuidora das marcas do grupo Volkswagen em Portugal)

Texto ANA BAPTISTA
Infografia CARLOS MONTEIRO

CARTA ELÉTRICA

GUIA DA MOBILIDADE O Expresso, em parceria com a EDP, lança a Carta Elétrica, um projeto para discutir, acelerar e explicar a nova mobilidade. Há um novo código na estrada. Acompanhe ao longo dos próximos meses em expresso.pt/carta-eletrica

Quero comprar um carro elétrico ou um híbrido plug-in. Que opções tenho?
Muitas. Segundo a análise do Expresso, há 32 marcas com 141 modelos diferentes, com várias versões, preços e autonomia (veja a infografia em cima).

Posso fazer uma viagem grande com um carro elétrico?

Sim. As autonomias estão a crescer e há carros que dão para 700 km, mas a média são 400 km, e não quer dizer que sejam os mais caros (veja as tabelas em cima). E já há mais de quatro mil pontos de carregamento em todo o país, aliás, de acordo com o secretário de Estado da Mobilidade, Eduardo Pinheiro, até ao final do ano haverá pontos em todos os municípios. Ainda assim, o litoral e as grandes áreas metropolitanas, como Lisboa, são os que estão mais bem servidos. Há cada vez mais postos rápidos e ultrarrápidos nas autoestradas.

Demora muito a carregar?

Depende do carro e do carregador, mas é possível carregar 80% em menos de 20 minutos. De acordo com a Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE), o aconselhável é manter a carga entre os 80% e os 10% e não abusar dos carregamentos rápidos. Se fizer isso, a bateria pode durar até 15 anos. Para Pedro Vinagre, administrador da EDP Comercial para a mobilidade elétrica, só faz sentido carregar 100% em casa, porque é mais barato e porque é onde se está mais tempo. Na prática, é como carregar um telemóvel:

até aos 80% é rápido, mas dos 80% aos 100% demora mais tempo.

Quanto custa o carregamento a manutenção?

Segundo dados da UVE, para atingir uma autonomia de 100 km custa €6 num posto público de carregamento rápido; €3 em casa, com uma tarifa normal, e €1,5 em casa, mas com tarifa bi-horária. Num carro a combustão, os 100 km custam entre €12 e €9 (gasolina/gasóleo). Já o custo médio da manutenção anual é de €50 num 100% elétrico e de €180 num carro a combustão (óleo, velas, líquido de refrigeração).

Os elétricos e os plug-in são mais caros?

Sim e não. O preço de venda de ambos é, efetivamente, mais caro, e ainda tem de comprar cabos e adaptadores de potência para carregar, que podem custar entre €300 e €500. Por exemplo, "um Peugeot 208 convencional custa €20 mil e um elétrico

€30 mil", diz Renato Carreiras, especialista em fiscalidade na Deloitte. Mas, "juntando os benefícios fiscais, os incentivos, a manutenção e o combustível mais baratos e os outros descontos, o diferencial é colmatado". Acresce ainda que os preços estão a descer. Por exemplo, "os primeiros Tesla custavam €100 mil e agora já há modelos a €50 mil", diz Renato Carreiras. Hoje, o mais barato custa €16.800 (os de €7350 e €12.805 que aparecem na tabela em cima são microcarros).

Então, que benefícios fiscais tem um particular?

Os 100% elétricos não pagam Imposto sobre Veículos (ISV) — os preços sobre Veículos (ISV) — os preços que vê na infografia já não o incluem — nem o Imposto Único de Circulação (IUC) — o selo do carro. Nos híbridos *plug-in* só paga 25% do ISV, mas o carro tem de ter 50 km de autonomia no motor elétrico e emitir 50 gramas de CO₂/km. Os híbridos pagam 60% do ISV e também têm de ter 50 km de autonomia e emitir 50 gramas de CO₂/km, mas, diz a UVE, neste caso "já muito poucos são elegíveis".

E se for uma empresa?

Um 100% elétrico não paga ISV e IUC e ainda pode deduzir o IVA "se o carro custar até €62.500", explica Renato Carreiras. Pode ainda "deduzir as amortizações até €62.500" e "não estão sujeitos a tributação autónoma". Nos *plug-in*, a isenção do IVA é para carros que custem até €50 mil e a taxa de tributação autónoma é reduzida para 5%, 10% e 17,5% consoante o valor do carro. Por exemplo, um carro de €35 mil paga uma taxa de 35%, mas se for elétrico paga 17,5%. Os elétricos e

os *plug-in* podem ainda deduzir o IVA da eletricidade usada para carregar.

Há incentivos?

Só se for 100% elétrico. Os híbridos ou híbridos *plug-in* não têm direito, porque este apoio é dado através do Fundo Ambiental e é só para carros sem emissões de CO₂. As motos, quadriciclos e bicicletas elétricas também têm.

Sou particular, de quanto é o incentivo?

Um ligeiro de mercadorias tem um incentivo de €6 mil, seja qual for o preço do carro. Um ligeiro de passageiros recebe €3 mil, mas tem de custar até €62.500, contudo grande parte dos elétricos novos têm preços até esse valor. Os preços máximos da tabela em cima são dos topo de gama ou luxo.

Como faço para ter acesso?

Primeiro compra o carro e paga tudo, e depois candidata-se no *site* do Fundo Ambiental, a partir do segundo trimestre de cada ano, e espera uma resposta. Para os ligeiros de passageiros há 700 apoios e para os ligeiros de mercadorias são 150. Só se pode candidatar uma vez e, atenção, que as candidaturas esgotam rápido. Este ano, para os ligeiros de passageiros foram entregues 930 candidaturas e já foram aprovadas 695.

E para empresas, quanto é o incentivo e como tenho acesso?

É o mesmo processo, mas só se podem candidatar para comprar ligeiros de mercadorias — o de €6 mil —, mas podem fazê-lo quatro vezes. Como referido, as candidaturas são poucas — 150 —, mas este ano, das 197 que foram entregues, só 43 foram aprovadas.

O Orçamento do Estado é apresentado em breve. Haverá mais benefícios fiscais e mais incentivos?

Não. Nos 100% elétricos, "de benefícios já temos isenção de ISV e de IUC para os particulares, e que acresce a devolução do IVA e a isenção da tributação autónoma para as empresas. Não me parece que neste momento seja determinante (um aumento) para fazer a aquisição", diz o secretário de Estado, em entrevista ao Expresso. E quanto aos apoios, "o Fundo Ambiental tem aumentado nos últimos cinco anos", em particular para os ligeiros de mercadorias, "porque são os que circulam mais na cidade", mas o dinheiro do Fundo Ambiental "não pode ser só para os carros".

Há mais descontos?

Os 100% elétricos não pagam estacionamento em Beja, Guimarães, Loures, Funchal, Mirandela, Oliveira de Azeite, Póvoa de Varzim, Ribeira Brava, Setúbal e Vila Real mediante algumas condições, que pode conhecer no *site* da UVE. Em Lisboa e Oeiras não paga na hora, mas tem de comprar um distrito que custa, respetivamente, €12 e €6 anuais. E no Porto tem um desconto de 15% nas avenidas dos parques municipais. Tem ainda desconto de 50% nas portagens das ex-SCUT.

sociedade@expresso.imprensa.pt

NÃO PERCA NA EDIÇÃO DE 9 DE OUTUBRO

Carta Elétrica analisa o futuro das baterias: o que lhes acontece em 'final de vida'? Que novidades vêm aí?