

Formação



NOVO CURSO - HÍBRIDOS E ELÉTRICOS



Híbridos e Elétricos? Porque não?

Nos últimos tempos tem-se verificado um interesse crescente dos automobilistas pelos Veículos Híbridos e Elétricos (VHE), tema pelo qual fomos desafiados a escrever os próximos doze artigos na Revista Pós Venda.

Embora estas tecnologias remontem a finais do século XIX, inícios do século XX, só desde o final da década de 90 começou a cativar cada vez mais adeptos pelo mundo fora. Contudo, existem ainda muitos cééticos relativamente a esta nova forma de mobilidade, razão pela qual fazemos este artigo introdutório sob o tema “Híbridos e Elétricos? Porque não?”.

Através de regulamentação específica, a União Europeia pretende limitar cada vez mais as emissões de poluentes provenientes dos veículos a motor, obrigando à utilização de sistemas de despoluição cada vez mais complexos e propensos a falhas de operacionalidade. São exemplos destes sistemas os catalisadores de oxidação, os filtros de partículas e mais recentemente a redução catalítica através do agente AdBlue, entre outros. Para 2021, a meta de emissão de dióxido de carbono (principal contribuinte para o aquecimento global) é de 95g/km, o equivalente a dizer que, no máximo, um motor a gasolina deve consumir 4.1l/100km, e um motor a diesel não deve passar dos 3.6l/100km. De referir que, em 2015, a média de emissão de CO2 era de 118g/km. A esta redução de 20% nas emissões acresce o facto dos modelos passarem a ser homologados segundo o novo teste WLTP (Worldwide Vehicle Test Procedure), o que só por si deverá fazer “disparar” os consumos em cerca de 10%.

A solução encontrada pelos fabricantes

passa pela eletrificação dos seus modelos (total ou parcial) dando origem a veículos com consumos e emissões poluentes significativamente mais baixos.

Neste capítulo dos consumos, há que clarificar um aspeto importante: para tirar o melhor proveito destes veículos, o utilizador deverá “reaprender” a conduzir, adaptando o seu estilo de condução. Um utilizador que transite de um veículo a combustão para um EV ou VHE necessita perceber que o compromisso consumo/prestações está ao alcance do seu pé direito, doseando o acelerador adequadamente, e aproveitando todos os momentos em que a energia cinética será o principal aliado na carga das baterias (desacelerações, travagens, descidas, etc). E precisa perceber ainda que extrair toda a potência e binário da máquina elétrica tem um preço: kilowatts hora.

E quanto aos custos de utilização? Com o atual orçamento de Estado, os EV estão isentos de ISV e IUC. Para empresas, adicionalmente, o IVA é dedutível até um máximo de 11.600€, está isento de tributação autónoma, e consegue deduzir todo o IVA suportado com carregamentos nas suas instalações. A manter-se o incentivo de 2017 e 2018, os primeiros mil veículos de cada ano garantem ainda um desconto de 2.250€. Quanto aos Híbridos Plug In, beneficiam de redução de ISV e IUC por via do baixo consumo. Para empresas permitem dedução do IVA até 9.350€ e redução na taxa de tributação autónoma.

É verdade que estes veículos são mais caros que um equivalente com motor de combustão. Mas deixo-lhe um desafio: ao fim de 10 anos, quais os custos (de posse e utilização) de um veículo com motor de combustão? E de um veículo híbrido e/ou elétrico? ●

PESAMATRANS

Transportes - Logística

**Especializada na
distribuição de
peças e acessórios auto**



939 133 911 / 12



pesamatrans@gmail.com



RUA MUNICIPAL, 135 B - 3030-078 CARAPINHEIRA DA SERRA



**Entregas e recolhas
BI-DIÁRIAS**

**COIMBRA
PORTUGAL**

