

# RENT MAGAZINE

N.º 1 • Junho 2024 • www.arac.pt

Trimestral

À conversa com...

**CARLOS  
ABADE**

Presidente do Turismo de Portugal

RPM DA  
**LOCAÇÃO**

Estatísticas de Maio de 2024

Artigo de opinião

**FRANCISCO  
CALHEIROS**

Presidente da CTP



À conversa com

**ISABEL MARTINEZ**

Presidente do Conselho Diretor da ARAC

# RENT MAGAZINE

N.º 1  
JUN 2024

## PROPRIEDADE E EDIÇÃO

ARAC – Associação Nacional dos Locadores de Veículos, pessoa coletiva n.º 500 906 670, matriculada na Conservatória do Registo Comercial sob o mesmo número, com sede na Avenida 5 de Outubro, n.º 70, 9.º Andar, 1050-059, Lisboa

## SEDE DA REDAÇÃO/EDITOR

Avenida 5 de Outubro, n.º 70, 9.º  
1050-059, Lisboa

## DIRETOR

Joaquim Robalo de Almeida

## REDAÇÃO/EDIÇÃO

Joaquim Robalo de Almeida  
Sofia Gregório

## PERIODICIDADE

Trimestral

N.º de Registo ERC 127998

© Todos os direitos reservados.

Toda e qualquer reprodução desta obra, por fotocópia ou qualquer outro meio, sem prévia autorização do autor é ilícita.

© All rights reserved.

Any reproduction of this work, by photocopying or any other means, without prior authorisation from the author is unlawful.

## ESTATUTO EDITORIAL

A ARAC – Associação Nacional dos Locadores de Veículos é uma associação de empregadores, sem fins lucrativos, de duração ilimitada, criada de harmonia com os princípios de liberdade de constituição, inscrição, organização democrática interna, independência face ao Estado, estabelecidos no Código do Trabalho.

A ARAC – Associação Nacional dos Locadores de Veículos é constituída pelas empresas do setor privado que prossigam fins lucrativos e que se dediquem, em Portugal, à locação de viaturas automóveis e outros meios de mobilidade, com e sem condutor.

A ARAC – Associação Nacional dos Locadores de Veículos tem como fins, entre outros, a organização e manutenção de serviços de consulta, informação e apoio às empresas associadas, a realização de estudos destinados ao desenvolvimento das atividades por si representadas e dos associados e, ainda, a edição de publicações de interesse para as atividades por si representadas.

A ARAC – Associação Nacional dos Locadores de Veículos sempre fez da divulgação de informação junto dos seus associados e outras entidades direta ou indiretamente ligadas ao setor um dos seus principais pilares, pugnando por apresentar informação útil, fiável e esclarecedora.

A ARAC verifica com rigor as fontes que utiliza, procurando divulgar as suas análises de modo verídico e exato, com respeito pelos factos e pela legislação em vigor.

A divulgação da newsletter Rent Magazine, junto dos seus associados e membros aliados, representa para a ARAC – Associação Nacional dos Locadores de Veículos um, objetivo de grande importância, por reconhecer nesta uma oportunidade de melhor manter os seus associados informados.

A Rent Magazine é a newsletter da ARAC – Associação Nacional dos Locadores de Veículos.

A Rent Magazine é uma publicação periódica, com periodicidade trimestral

A Rent Magazine é uma publicação que procura informar, com rigor e objetividade, os Associados da ARAC – Associação Nacional dos Locadores de Veículos, de assuntos de interesse para o setor que representa.

A Rent Magazine integra assuntos da atualidade, estatísticas relevantes para o setor, e análise de questões jurídicas de teor variado, que tenham interesse no âmbito da atividade desenvolvida pela ARAC.

O presente estatuto editorial encontra-se ainda disponível para consulta em: <https://www.arac.pt/documentos/detalhes.php?cat=636&id=6603&sessao=1&tipo=6>

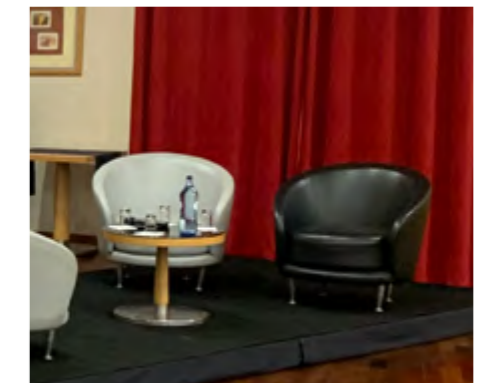
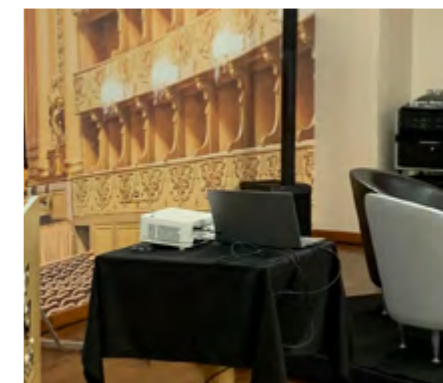
# ARAC EM FLASH

## Ciclo de Conferências ARAC

Teve lugar no dia 15 de março, no Hotel Vila-Galé Opera em Lisboa, a primeira de quatro conferências que a ARAC vai realizar durante o ano de 2024.

As conferências versarão sobre importantes temáticas para a atividade de locação automóvel, a qual como é sabido integra o aluguer de muito curta duração – carsharing e sharing de veículos de mobilidade leve, o aluguer de curta duração – rent-a-car e rent-a-cargo, o aluguer de média duração e o aluguer de longo prazo – ALD e renting.

A primeira conferência foi dedicada á Tributação Automóvel, e contou com cerca de meia centena de participantes. Os oradores foram: Dr. Hélder Barata Pedro, Secretário-Geral da ACAP, Dr. António Brigas Afonso, ex Diretor-Geral da Autoridade Tributária e Aduaneira, Prof. Vasco Valdez, docente e ex Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais e o Dr. Joaquim Robalo de Almeida, Secretário-Geral da ARAC, os quais abordarão respetivamente as seguintes temáticas: o mercado automóvel e os Impostos incidentes sobre a aquisição, a tributação automóvel na aquisição e circulação de viaturas, a tributação automóvel na esfera do utilizador e o financiamento e a utilização automóvel.



## 10.º Fórum do Turismo do Centro: Vê Portugal

A ARAC participou no 10.º Fórum do Turismo do Centro – Vê Portugal, que decorreu de 03 a 05 de junho na cidade de Torres Vedras.

Representada pelo seu Secretário-Geral Dr. Joaquim Robalo de Almeida, a ARAC congratula-se com mais esta iniciativa do Turismo do Centro ERT liderada pelo seu Presidente Dr. Raúl Almeida, constituindo este evento um dos mais importantes da agenda do Turismo Nacional.

*O interior do país tem um potencial de desenvolvimento enorme, que se traduzirá certamente num aumento da procura e do respetivo crescimento das receitas turísticas geradas pelas regiões que integram a Turismo do Centro ERT, sendo de realçar o crescimento de visitantes e dormidas nos últimos anos.*

A ARAC está convicta de que a nova geração de turistas procurará cada vez mais o interior do país, pela sua tranquilidade e contacto mais direto com a natureza, o que provocará algum abrandamento do turismo nas urbes e que o automóvel de rent-a-car nomeadamente os veículos eletrificados serão o meio de transporte por excelência para viajar á descoberta de um território com tantos atrativos como é o Interior.



# GUIA DE BOAS PRÁTICAS PARA A CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE RENT-A-CAR E RENT-A-CARGO



No passado dia 22 de Maio, no Auditório da AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, realizou-se a apresentação do Guia de Boas Práticas das Atividades de rent-a-car e rent-a-cargo.

A sessão de abertura contou com a presença das três entidades responsáveis pela elaboração do Guia: AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, DGC – Direcção-Geral do Consumidor e ARAC – Associação Nacional dos Locadores de Veículos.

*A Presidente da AMT, Eng<sup>a</sup> Ana Paula Vitorino, inaugurou a sessão, destacando a utilidade do guia para as empresas que atuam neste setor de grande importância económica. Em seguida, o Presidente da DGC, Dr. Pedro Portugal, também enfatizou a relevância do documento.*

Por fim, o Secretário-Geral da ARAC, Dr. Joaquim Robalo de Almeida, reiterou a importância do Guia, que desempenha um papel crucial em várias frentes do setor de locação de veículos, tanto de passageiros como de mercadorias. O Guia foi desenvolvido para promover padrões elevados de serviço, garantir a satisfação dos clientes e contribuir para um mercado moderno e eficiente, com a colaboração de especialistas das áreas de mobilidade, defesa do consumidor e locação de veículos.



Este é um documento abrangente que cobre todas as áreas da operação de um serviço de rent-a-car e rent-a-cargo, desde a reserva até à devolução do veículo e não é apenas um conjunto de recomendações, mas um compromisso com a excelência, e deve ser adotado como padrão mínimo por todos os operadores de aluguer de veículos sem condutor.

A colaboração entre estas três entidades não terminou com a apresentação do Guia de Boas Práticas. Durante a elaboração do Guia, o Grupo de Trabalho também produziu três importantes documentos:

- Minuta de cláusulas contratuais gerais;
- Minuta de cláusulas contratuais particulares;
- Modelo de ficha de verificação da viatura alugada no check-out e check-in.

Joaquim Robalo de Almeida concluiu: “E certamente não ficaremos por aqui. Estamos certos de que, sempre que seja necessária consultoria e elaboração de documentação útil para as atividades de rent-a-car e rent-a-cargo, estas três entidades responderão – Presente”.

*“Em conjunto, vamos elevar ainda mais os padrões dos setores de rent-a-car e rent-a-cargo e garantir a oferta de serviços de cada vez maior qualidade aos clientes”. ■*

© Fotografia: Autoridade da Mobilidade e dos Transportes



# CONTEÚDOS



## 01. ARAC EM FLASH

Apresentação das principais novidades da ARAC.

## 02. ARTIGOS DE OPINIÃO

### FRANCISCO CALHEIROS

A importância das estruturas aeroportuárias no desenvolvimento do turismo

### ANTÓNIO BRIGAS AFONSO

Tributação Automóvel - Tentativas de harmonização comunitária

### JOAQUIM ROBALO DE ALMEIDA

Automóvel, Locação, Turismo

O presente e o futuro do trabalho

## 03. À CONVERSA COM...

### ISABEL MARTINEZ

Head of Country do Europcar Mobility Group em Portugal, Presidente do Conselho Diretor da ARAC

### CARLOS ABADE

Presidente do Conselho Diretivo do Turismo de Portugal

## 04. TEST DRIVE

Nesta edição, damos a conhecer o novo **NISSAN QASHQAI** - O número 1, produzido na fábrica número 1.

## 05. RPM DA LOCAÇÃO MAIO DE 2024

Apresentamos as estatísticas do setor, referentes ao mês de Maio de 2024.

## 06. ASSUNTOS EUROPEUS

### REGULAMENTO EURO 7

Apresentação dos principais aspetos do novo Regulamento da União Europeia.

### INFRAÇÕES DE TRÂNSITO TRANSFRONTEIRIÇAS

Breve análise da proposta de revisão da legislação comunitária sobre este tema.





# EDITORIAL

Joaquim Robalo de Almeida  
Secretário-Geral - ARAC, Diretor da Rent Magazine

**B**em vindos à primeira edição digital da revista da ARAC RentMagazine em formato digital, uma publicação da ARAC – Associação Nacional dos Locadores de Veículos, uma publicação dedicada ao crescente e inovador mundo do aluguer de veículos sem condutor.

Apresentamos hoje o primeiro número que marca o início do RentMagazine em formato digital, publicado em papel de Setembro de 2001 a Dezembro de 2007.

As publicações em suporte digital apresentam várias vantagens em relação às produzidas em papel, das quais destacamos a acessibilidade e conveniência, pois as publicações digitais podem ser acedidas instantaneamente de qualquer lugar com uma conexão à internet; a portabilidade, pois através de dispositivos eletrónicos podemos armazenar milhares de livros e revistas, a redução de custos de produção, pois não existe necessidade de impressão ou distribuição física; atualização e interatividade, pois o conteúdo digital pode ser atualizado rapidamente, algo que não é possível com publicações em papel; a interatividade, uma vez que as publicações digitais podem incluir links, vídeos, áudio e outros elementos interativos que enriquecem a experiência do leitor; a sustentabilidade ambiental, com a redução de consumo de papel e as menores emissões de carbono, pois não existe a necessidade de transporte físico, ajudando as publicações digitais a reduzir a pegada de carbono; a leitura personalizável, podendo ao leitores ajustar o tamanho da fonte, o brilho da tela e até o estilo de leitura para melhor se adequar às suas preferências e necessidades visuais; a pesquisa e navegação facilitada através de ferramentas de busca permitem aos leitores encontrar informações específicas rapidamente, melhorando a eficiência da leitura; a distribuição instantânea, podendo as publicações digitais serem distribuídas globalmente sem os custos e limitações associados ao transporte físico; o acesso a todas as pessoas em áreas remotas ou com acesso limitado a livrarias, quiosques ou bibliotecas, que deste modo podem facilmente

aceder publicações digitais, para referir apenas algumas das principais vantagens.

*A RentMagazine tem como missão principal fornecer informação precisa e relevante, que ajude os nossos leitores a entender melhor e se atualizarem acerca deste importante setor da atividade economia que é o fornecimento ou disponibilização de meios de mobilidade, mais precisamente de mobilidade automóvel.*

No cumprimento dos objetivos definidos entrevistamos empresários, especialistas em tecnologia, entidades governamentais e reguladores, com vista a trazer insights importantes e perspectivas várias sobre os desafios e oportunidades que se colocam na atualidade.

Destacaremos também casos de sucesso e iniciativas pioneiras que estão a liderar a indústria de aluguer de veículos sem condutor.

Dúvidas não parecem restar de que a mobilidade está a transformar-se rapidamente, impulsionada por avanços tecnológicos que estão a alterar a forma como nos deslocamos. No coração desta revolução, encontram-se os setores representados pela ARAC (rent-a-car, rent-a-cargo, aluguer de médio e longo prazo e sharing), os quais não só se adaptam às novas exigências dos clientes, mas também lideram o caminho de soluções inovadoras e sustentáveis.

As empresas de aluguer de veículos estão a incorporar cada vez mais veículos elétricos e híbridos nas suas frotas, respondendo à crescente procura das opções por veículos mais ecológicos

e eficientes. Não fosse a ainda reduzida implementação de postos de carregamento e o número de veículos amigos do ambiente seria ainda maior.

Nesta edição abordam-se temas do Turismo, com a opinião do Dr. Francisco Calheiros (Presidente da Confederação do Turismo de Portugal) e com a entrevista ao Dr. Carlos Abade (Presidente do Turismo de Portugal). Apresentamos o ensaio do renovado Nissan Qashqai, bem como as novas regras referentes às infrações de trânsito transfronteiriças e o regulamento Euro 7 referente às emissões. As notícias ARAC, com especial destaque para o Guia de Boas Práticas para o rent-a-car e rent-a-cargo elaborado pela AMT – Autoridade de Mobilidade e dos Transportes, DGC – Direção Geral do Consumidos e pela ARAC – Associação Nacional de Locadores de Veículo, são outros temas abordados nesta 1ª edição.

A Fiscalidade Automóvel marca também presença com a opinião do Dr. António Brigas Afonso.

Tem lugar igualmente a apresentação sintética de elementos estatísticos referentes ao mês de Maio e a tão aguardada V Convenção Nacional da ARAC a ter lugar no próximo dia 18 de Outubro no Marriott Hotel em Óbidos.

*Convidamos ainda todos os membros da ARAC, parceiros, entidades públicas e leitores a enviarem-nos as suas opiniões e contributos sobre esta importante atividade económica que é a disponibilização de meios de mobilidade.*

Agradecemos o vosso interesse e apoio à nossa Revista e esperamos que as páginas que se seguem constituam fonte de inspiração, conhecimento e debate, e que juntos possamos explorar os grandes horizontes que o futuro da mobilidade nos reserva.

Boa leitura. ■



# V CONVENÇÃO NACIONAL DA ARAC

## MARIOTT HOTEL SERRA D'EL REY

A Convenção Nacional da ARAC é o principal fórum em Portugal agregador das empresas de locação de meios de mobilidade, parceiros da atividade turística, da indústria automóvel e da área financeira, bem como entidades públicas e privadas responsáveis pelas áreas do Turismo, Mobilidade e Transportes. Após quatro edições de sucesso, a ARAC irá realizar a sua V Convenção Nacional subordinada ao tema “Locação – Motor da Nova Mobilidade”.

## SAVE THE DATE

O maior evento nacional da ARAC realizar-se-á numa Região de Turismo em franco desenvolvimento, marcando presença em Óbidos, expressando a ARAC o seu agradecimento à Entidade Regional de Turismo e em particular ao seu Presidente — Raul Almeida e ao Presidente da Câmara Municipal de Óbidos — Dr. Filipe Daniel.

O mais importante Fórum da Locação Automóvel em Portugal tem lugar no Praia D'el Rey Marriott Golf & Beach Resort, unidade hoteleira de excelência, situado entre a serra e o mar numa paisagem deslumbrante.

Tal como nas anteriores Convenções, a Convenção Nacional da ARAC 2024 contará com a presença de membros do Governo, Entidades Oficiais com representação das áreas do Turismo, Mobilidade e Finanças, oradores nacionais e estrangeiros e moderadores de referência, para um auditório que contará com cerca de três centenas de participantes.

## 18 DE OUTUBRO

Na V Convenção Nacional da ARAC destacaremos a transformação irreversível na forma como nos deslocamos, tanto no quotidiano como em viagens turísticas, atendendo à revolução em curso nos meios de mobilidade e à crescente oferta de produtos e serviços inovadores neste campo.

A propriedade e posse prolongada de veículos está gradualmente a perder importância, especialmente para as novas gerações, e algumas cidades europeias estão a adotar políticas para reduzir o uso de veículos a combustíveis fósseis.

Assistimos atualmente a uma tendência para a digitalização e desmaterialização acentuada no aluguer de meios de mobilidade, pois surgem serviços apoiados por sistemas e tecnologias de informação e comunicação complexos, mas de fácil utilização, que permitem o acesso a veículos 24 horas por dia, 7 dias por semana.

Além destas tendências, destaca-se uma terceira relacionada com os novos modelos de negócio. Para tirar partido dos avanços tecnológicos, as empresas precisam compreender a necessidade de alterar não apenas as ferramentas de gestão, mas também de compreender como essas inovações exigem mudanças culturais e nos modelos de negócio.

As alterações dos modelos de mobilidade e de negócio estão a marcar uma transformação ao nível do Turismo, uma atividade que, a nível mundial, vem apresentando uma taxa de crescimento anual superior à do conjunto da atividade económica global, e que em Portugal constitui o principal motor da atividade económica nacional, assumindo-se ainda como o maior exportador e o maior criador de emprego ao longo dos últimos anos.

O aluguer de automóveis sem condutor oferece a milhões de pessoas e empresas um transporte flexível, seguro, económico e cómodo, quer em termos turísticos, quer em termos empresariais

Estão hoje a ser criados produtos de mobilidade cada vez mais flexíveis para os clientes, cada vez mais exigente, que alugam vários tipos de veículos em

regime de curta, média, longa duração e de partilha como é o carsharing.

É num contexto de franca recuperação da atividade turística, associada à revolução em curso nos meios de mobilidade que a ARAC realiza a sua V Convenção Nacional, onde serão abordados temas de grande importância para os setores da Mobilidade e do Turismo.

O tema adotado para a V Convenção Nacional da ARAC é “Locação – Motor da Nova Mobilidade”, a qual reflete a revolução em curso no setor da locação de meios de mobilidade e as suas implicações para a atividade turística

A Convenção Nacional da ARAC 2024 abordará os seguintes temas, constantes de 6 painéis:

### DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E TURÍSTICO – DESAFIOS NUM MUNDO EM MUDANÇA

Apesar do clima de tensão que se tem vindo a arrastar desde 2022 a nível de conflitos internacionais, o ano de 2023 foi, pela primeira vez desde a pandemia, o ano em que se ultrapassaram os valores históricos registados em 2019. Em 2023, Portugal recebeu cerca de 30 milhões de turistas, afirmando-se assim como o melhor ano de sempre para este setor até à data e traduzindo-se num verdadeiro “motor da economia”.

Torna-se pertinente discutir os desafios enfrentados por este setor na atualidade, bem como as tendências que se verificam e os passos que as empresas têm de dar para se destacarem perante o cliente.

### DIGITALIZAÇÃO E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

As ferramentas de AI Generativas passaram a fazer parte do dia-a-dia das pessoas e das empresas subitamente, e o setor do turismo não é exceção a esta regra.

A utilização deste tipo de ferramentas por parte dos turistas tem-se tornado cada vez mais frequente para os auxiliar com o planeamento das suas viagens (comparação de custos, recomendações de itinerários, alojamento e experiências totalmente personalizadas para o cliente), mas as empresas não ficam atrás, ainda que a sua utilização da IA generativa se concentre mais a nível operacional, de automatização de processos de atendimento, de marketing e de segmentação de clientes. Tudo isto, aliado a uma forte digitalização do setor, contribui para que as empresas possam otimizar recursos e melhorar a qualidade do serviço prestado, o que só confirma a posição cada vez mais dominante deste tipo de ferramentas no mercado.

### TRANSIÇÃO ENERGÉTICA: O GRANDE DESAFIO DO SÉCULO XXI

A transição energética surge como um imperativo inadiável para a humanidade no século XXI – o combate às alterações climáticas e a promoção de um desenvolvimento sustentável exigem uma mudança radical na produção e consumo de energia. É neste panorama que os veículos elétricos e autónomos se afirmam como a chave para a construção de um futuro mais sustentável.



A adoção em massa de veículos elétricos e autônomos irá alterar estruturalmente o panorama social e empresarial, pelo que é urgente debater estas mudanças.

A atividade de aluguer de veículos sem condutor há muito que está empenhada na construção de um futuro mais sustentável. Desde o investimento na eletrificação das frotas, na promoção de uma condução mais eficiente e na adoção de práticas empresariais ecológicas (ESG), as empresas de rent-a-car têm contribuído ativamente para um planeta mais verde. É importante, no entanto, que os governos implementem medidas fiscais de incentivo à eletrificação das frotas, seja na forma de subsídios para a aquisição de veículos elétricos e eletrificados, de tratamentos fiscais mais favoráveis ou de investimento em infraestruturas de carregamento.

### MOBILIDADE NO FUTURO

O aluguer de veículos sem condutor e a partilha de veículos desempenham um papel crucial na redução do número de veículos em circulação e das emissões por eles produzidas, tornando-se essenciais para a mobilidade de pessoas e bens.

A Atividade de aluguer de veículos, que evoluiu para oferecer uma variedade de serviços de mobilidade no âmbito da Mobilidade como um Serviço (Mobility as a Service – MaaS), reconheceu há muito a importância da digitalização e automação de processos. Busca constantemente ferramentas que aumentem a eficiência de suas operações e que, simultaneamente, proporcionem aos clientes um atendimento e serviço de qualidade cada vez melhores. Para isso, essas empresas têm adotado novas ferramentas fornecidas por empresas de tecnologia avançada, que oferecem know-how para criar e desenvolver soluções digitais inovadoras.

Quanto à comercialização e contratação dos produtos e serviços oferecidos pelas empresas associadas à ARAC, testemunhamos uma globalização e avanços tecnológicos sem precedentes.

O aluguer de veículos sem condutor será, sem dúvida, um símbolo dos



veículos eletrificados e da automatização dos processos de contratação por meios digitais no século XXI. Tais procedimentos possibilitarão o levantamento e entrega de veículos de forma rápida e eficiente, sem intervenção humana por parte da empresa locadora, embora o cliente possa solicitar a assistência de colaboradores da empresa, sempre que o entenda necessário.

Atualmente as empresas de aluguer já dispõem de motores de reservas que permitem aos clientes contratarem diretamente, aumentando assim o nível de confiança, além de permitir que estes procedam a alterações, pagamentos online, anexarem os documentos necessários à celebração do contrato, reduzindo deste modo o tempo despendido para o aluguer da viatura e ao mesmo tempo agilizando as entregas de veículos, com maior comodidade, com destaque para o turismo internacional.

Este processo contribui significativamente para a sustentabilidade ambiental, eliminando a necessidade de imprimir contratos, que ficam

imediatamente disponíveis nos dispositivos eletrônicos dos clientes.

Na atividade de aluguer de veículos sem condutor, há muito que existe um compromisso com a redução das emissões de carbono, visando alcançar emissões zero. As empresas têm substituído gradualmente os veículos a combustão por veículos elétricos ou híbridos, como parte desse esforço.

Temos a convicção de que o rent-a-car será neste século o porta-estandarte da descarbonização da mobilidade automóvel e da racionalização do número de veículos em circulação.

### O CLIENTE NO CENTRO DO NEGÓCIO

Existe uma tendência de adesão cada vez maior a serviços de elevada personalização e adequação, fazem com que se torne cada vez mais importante que as empresas coloquem o cliente no centro dos seus negócios através de estratégias e culturas de serviço que se concentrem em criar a melhor experiência possível para o consumidor final.

Empresas e pessoas devem estar preparadas para inovar e adaptar os seus produtos e serviços, de modo a responder de forma contínua e instantânea às necessidades dos clientes, que cada vez mais estão mais exigentes e despertos para as práticas e produtos das empresas com quem contratam.

### LOCAÇÃO AUTOMÓVEL - PRESENTE E FUTURO

A locação automóvel e de meios de mobilidade estão em constante evolução, impulsionados por diversas tendências como as mudanças nas expectativas do cliente, o aumento da concorrência e a preocupação com a sustentabilidade que cada vez mais pessoas sentem. Estas exigências do mercado levam a que as empresas de rent-a-car enfrentem alguns desafios que vão desde a adaptação aos modelos de negócio atualmente mais rentáveis, até ao investimento; quer em meios de mobilidade ecológicos, quer em recursos tecnológicos e humanos.

*A V edição da Convenção Nacional da ARAC pretende ser um encontro para a apresentação e reflexão dos temas mencionados, os quais são de extrema importância para uma Atividade em constante evolução, o qual busca constantemente a modernização e melhoramento da qualidade dos serviços prestados num mercado cada vez mais exigente e competitivo.*

*Este evento destaca-se ainda por proporcionar uma valiosa oportunidade de networking, para todos os participantes.*

A V Convenção Nacional da ARAC terá a duração de um dia com um pequeno-almoço, um almoço e três intervalos para café tendo lugar no dia 18 de outubro de 2024. ■

## A INDÚSTRIA DO PETRÓLEO CONTINUARÁ A SER RENTÁVEL?

## QUE NOVOS MODELOS DE NEGÓCIO PODEM SURGIR?





# ESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS

## INSTRUMENTOS POTENCIADORES DO TURISMO

Francisco Calheiros

Presidente da Confederação do Turismo de Portugal

**Os transportes aéreos têm registado, ao longo dos últimos anos, um forte contributo para a economia e desenvolvimento dos destinos turísticos sendo, em muitos casos, o principal meio de transporte para a chegada de turistas.**

As estruturas aeroportuárias são, portanto, na grande maioria das vezes, a primeira impressão que um turista tem de um determinado país ou de uma cidade e a qualidade e eficiência destas mesmas estruturas podem influenciar profundamente a experiência da viagem. Neste sentido, revela-se fundamental perceber a relação entre o bom desempenho das estruturas aeroportuárias – nomeadamente os serviços que dispõe – e a experiência turística, dado que funcionam, cada vez mais, como instrumentos potenciadores da indústria.

A relação de complementaridade entre o turismo e os transportes aéreos tem se acentuado com o passar dos anos e com a adoção de medidas focadas no seu crescimento sustentado. Processos de desregulamentação internacional (a abertura dos seus mercados aéreos), aviões de maiores dimensões – o que levou a uma redução do preço unitário das viagens, o aparecimento dos pacotes turísticos e dos voos charters e, mais recentemente, o desenvolvimento das companhias aéreas de baixo custo contribuíram decisivamente para o forte crescimento do turismo no mundo.

Este crescimento, por sua vez, tem, naturalmente, elevados impactos nas estruturas aeroportuárias. De acordo com os dados divulgados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), no último ano aterraram nos aeroportos nacionais mais de 240 mil aeronaves em voos comerciais, o que representa mais 12% face a 2022, e foram movimentados quase 70 milhões de passageiros, sete vezes mais do que toda população nacional.

A verdade é que, apesar dos ótimos resultados do último ano, Portugal tem capacidade para fazer muito mais na indústria do Turismo. Somos um dos destinos turísticos de eleição na Europa, mas a indecisão sobre construção do novo Aeroporto de Lisboa, há mais de 50 anos, tem resultado em inúmeras perdas de slots, chegada de passageiros e, consequentemente, milhões de euros em receitas não aproveitadas. Felizmente o novo Governo já decidiu a localização do novo aeroporto, pelo que esperamos que daqui a pouco mais de uma década tenhamos um novo aeroporto a funcionar. Até lá necessitamos de uma solução intermédia! A solução anunciada pelo Governo relativamente ao alargamento do atual aeroporto de Lisboa ainda carece de muitas explicações. É urgente perceber que obras serão realizadas, com que resultados esperados, com que custo e qual a duração destas mesmas obras.

*A qualidade dos serviços oferecidos nos aeroportos desempenha, cada vez mais, um papel crucial na perceção dos turistas sobre o destino que vão visitar.*

Desde o momento de chegada até a partida, estes esperam passar por um conjunto de facilidades e comodidades que contribuam para uma experiência tranquila e sem contratemplos. Isto diz respeito a serviços de restauração, de comércio e de transporte com horários alargados e grande variedade (nomeadamente bancos, farmácias, rent-a-car, entre outros), áreas de descanso e entretenimento corretamente conservadas, decoradas e sinalizadas, bem como à eficiência no processo de check-in, de segurança e na retirada de bagagem.

Por outro lado, a competitividade entre os destinos turísticos acaba também por estar diretamente relacionada com a qualidade das estruturas aeroportuárias. Destinos que investem em infraestruturas de ponta, contam com uma vantagem competitiva significativa, na medida em que conseguem atrair mais turistas, garantindo, simultaneamente, um fluxo suave e agradável. Já a escassez destes investimentos – como se tem vindo a verificar no Aeroporto Humberto Delgado – pode resultar em congestionamentos, atrasos e uma experiência geral negativa para os turistas.

*Perante este cenário, os gestores aeroportuários enfrentam o desafio de equilibrar o crescimento de afluência turística com a necessidade de oferecer serviços de alta qualidade e eficiência. ■*





# FISCALIDADE AUTOMÓVEL

## TENTATIVAS DE HARMONIZAÇÃO COMUNITÁRIA

António Brigas Afonso

Ex-Diretor Geral da Autoridade Tributária e Aduaneira

**Os veículos automóveis, bem como as bebidas alcoólicas, os tabacos e os produtos petrolíferos e energéticos, constituem um dos produtos mais fortemente tributados a nível comunitário e a nível mundial.**

Embora sejam muito diferenciados os modelos de tributação automóvel, podemos agrupá-los em dois grandes grupos: os modelos assentes num imposto especial de consumo ou um “imposto de registo”, em regra, com taxas muito elevadas, combinado com um imposto de circulação com taxas relativamente baixas e o modelo assente apenas em impostos de circulação com taxas muito elevadas. Por razões evidentes, de um modo geral, o primeiro modelo é aplicado pelos países que, tradicionalmente, não têm produção ou têm uma produção reduzida de veículos automóveis e o segundo é aplicado pelos países que têm uma importante indústria de produção automóvel, dado que este modelo facilita, comparativamente com o outro modelo, a aquisição de novos veículos.

É portanto pouco rigorosa a ideia que, com alguma frequência, é difundida, de que Portugal tem uma tributação muito mais elevada que os restantes Estados-Membros. Se tivermos em conta todos os impostos que oneram os veículos automóveis, incluindo o IVA e o imposto de circulação pago anualmente, facilmente se conclui que essa afirmação não corresponde totalmente à verdade porque os veículos automóveis são uma grande fonte de receita na generalidade dos países embora, como já se referiu, os modelos de tributação adotados sejam muito diversificados.

A nível comunitário, dos 27 Estados-Membros, 17 aplicam um imposto especial de consumo ou um “imposto de registo” sobre os veículos automóveis e 24 aplicam imposto de circulação.

*Em Portugal, sempre se tributaram fortemente os veículos na fase da aquisição, sendo a tributação mais suave na fase da circulação.*

De qualquer modo, o modelo de tributação dos veículos automóveis na fase da aquisição tem sofrido várias alterações ao longo do tempo. O primeiro imposto especial de consumo sobre os veículos, denominado imposto sobre a venda de veículos automóveis (IVVA), foi aprovado pelo DL n.º 697/73, de 27 de Dezembro, sendo o modelo de tributação idêntico ao que vigora em Espanha, embora com taxas muito mais elevadas. As taxas do imposto eram ad valorem, tal como sucede com o IVA, mas variavam em função de escalões de preços de venda ao público, sendo a taxa mais elevada de 100% para os veículos com um preço de venda ao público superior a Esc. 400.000,00. Antes da criação do IVVA, a tributação dos veículos automóveis era muito complexa e tinha por base os direitos de importação, a taxa do Fundo de Fomento da Exportação e o imposto de transações. Os direitos de importação estavam consagrados na Pauta Aduaneira, e eram liquidados e cobrados pela ex-Direção-Geral das Alfândegas. A taxa do Fundo de Fomento da Exportação era liquidada e cobrada por este organismo e o imposto de transações era administrado pela ex-DGCI.

O DL n.º 405/87, veio instituir taxas específicas ou *ad rem*, variáveis em função da cilindrada, situação que se manteve com o DL n.º 152/89, de 18 de Maio e com o DL n.º 40/93, de 18 de Fevereiro, que entretanto foi revogado com a aprovação do Código do Imposto sobre Veículos (CISV).

### TENTATIVAS DE HARMONIZAÇÃO COMUNITÁRIA

Como se sabe, a implementação do mercado interno em 1 de janeiro de 1993, obrigou os Estados-Membros a aprovar o regime geral dos IEC bem como a harmonização das

estruturas destes impostos e a fixação de taxas mínimas para as bebidas alcoólicas, tabacos e produtos petrolíferos e energéticos, ficando assim criadas as condições legais mínimas para permitir a circulação destes produtos no espaço comunitário, sem necessidade de efetuar controlos aduaneiros nas fronteiras intracomunitárias.

No caso dos veículos automóveis, não houve a necessidade imperiosa de aproximação das legislações nacionais, dado que os Estados-Membros dispõem, neste caso, de um importante instrumento de controlo do pagamento do imposto que é a atribuição da matrícula aos veículos, estando, como regra, a atribuição da matrícula nacional condicionada ao prévio pagamento do imposto. Tal facto não obsta a que os cidadãos europeus não estejam sujeitos a grandes obstáculos ligados à transferência temporária ou definitiva de residência no espaço comunitário, decorrentes da existência de regimes fiscais automóveis muito diferenciados entre Estados-Membros, que, além disso, não asseguram o reembolso do imposto pago no Estado-Membro de procedência.

*Por outro lado, a indústria automóvel não pode aproveitar plenamente as vantagens concorrenciais que resultariam de um verdadeiro mercado único, dado que os diferentes regimes fiscais nacionais condicionam os fabricantes que têm que produzir veículos adaptados às diferentes especificidades fiscais vigentes em cada Estado-Membro.*

A ausência de harmonização fiscal no sector automóvel, apesar de não colocar especiais dificuldades de controlo das receitas nacionais aos Estados-Membros, dada a existência de um importante instrumento de controlo que é a atribuição de matrícula, provoca graves problemas de concorrência aos fabricantes, com evidentes custos para os consumidores e grandes obstáculos à livre circulação das pessoas no espaço comunitário.



Tendo em conta esta realidade, a Comissão tomou diversas iniciativas com o objetivo de se proceder à harmonização da fiscalidade automóvel. Algumas dessas iniciativas ocorreram mesmo muito antes do mercado interno, como é o caso das Diretivas 83/182/CEE e 83/183/CEE, ambas de 28 de Março de 1983 que, respetivamente, obrigam os Estados-Membros a conceder isenção ou definitiva de veículos ou outros objetos de uso pessoal, quando provenientes de outros Estados-Membros. Todavia o estudo mais aprofundado desta problemática consta da Comunicação da Comissão ao Conselho constante do doc. COM(202) 431 final onde são referidas as ações que a Comissão considera necessárias, quer ao nível nacional, quer ao nível comunitário, no domínio da tributação dos veículos ligeiros. Estas medidas foram retomadas e concretizadas na proposta de Diretiva relativa à tributação dos veículos ligeiros de passageiros, constante do documento COM (2005) 261 final, que a Comissão submeteu ao Conselho em 5 de Julho de 2005. Nesta proposta de Diretiva, em resumo, a Comissão considera que a existência de sistemas diferentes de tributação dos veículos ligeiros de passageiros provoca consequências nefastas a vários níveis:

Coloca entraves ao bom funcionamento do mercado interno, dificultando a livre circulação dos automóveis na Comunidade;

Gera situações de dupla tributação, pesados procedimentos administrativos e custos acrescidos para os cidadãos;

Fomenta a fragmentação do mercado automóvel, impedindo as indústrias de tirarem pleno proveito das economias de escala.

Por outro lado, os automóveis são uma fonte importante de emissões de dióxido de carbono, desempenhando um papel de relevo no âmbito dos objetivos ambientais da EU. As medidas fiscais constituem um dos três pilares da estratégia comunitária em matéria de redução das emissões de dióxido de carbono dos veículos ligeiros de passageiros. A utilização das medidas fiscais, combinada com os compromissos tomados pela indústria automóvel e com a sensibilização dos consumidores são aspetos determinantes para a realização do objetivo fixado pela União Europeia, que consiste na redução das emissões de dióxido de carbono.

Foi neste contexto que surgiu a proposta de Diretiva em apreço, que tem como principais objetivos melhorar o funcionamento do mercado interno, através da eliminação, num prazo de 10 anos, dos denominados impostos de registo e transferência progressiva da receita para o imposto de circulação e criação de regras relativas ao reembolso do imposto residual, no caso de transferência dos veículos usados para outro Estado-Membro ou exportados. Prevê-se ainda a redução das emissões de dióxido de carbono dos veículos ligeiros de passageiros. Para atingir tais objetivos a Comissão considera fundamental a revisão dos sistemas de



tributação dos veículos ligeiros de passageiros na UE, no sentido de integrar as emissões de CO2 na base tributável do imposto automóvel e do imposto de circulação.

A Presidência Portuguesa de 2007 definiu como objetivo a obtenção de um consenso alargado em matéria de harmonização da fiscalidade automóvel, na sequência da reforma efetuada, a nível interno, com a publicação da Lei n.º 22-A/2007 que procedeu à reforma global da tributação automóvel, aprovando o Código do Imposto sobre Veículos e o Código do Imposto Único de Circulação e abolindo, em simultâneo, o imposto automóvel, o imposto municipal sobre veículos, o imposto de circulação e o imposto de camionagem. Para o efeito conduziu quatro reuniões do Grupo de Questões Fiscais, em matéria de fiscalidade automóvel, tendo apresentado sucessivas propostas de compromisso da Presidência que constam dos documentos previamente distribuídos pelo Secretariado do Conselho.

Em consequência dos resultados animadores, alcançados nas referidas reuniões, este dossiê foi submetido à apreciação Conselho ECOFIN de 14/11/2007. Apesar de, do ponto de vista técnico, a proposta de compromisso da Presidência Portuguesa, constante do documento FISC 154 ter suscitado um consenso alargado, a verdade é que não foi possível um acordo, dado que, como é sabido, oito Estados Membros mantiveram, na reunião do ECOFIN, a posição expressa no seio do Grupo de Questões Fiscais, considerando que não é necessária a harmonização da fiscalidade automóvel. A experiência obtida neste processo criou em mim a forte convicção

que a diversidade de modelos de tributação automóvel vigentes nos 27 Estados-Membros, associada à regra da unanimidade, não permitem vislumbrar quaisquer possibilidades de se harmonizar a fiscalidade automóvel. Face à ausência de harmonização comunitária, o TJUE tem desempenhado um importante papel na conformação dos regimes fiscais vigentes nos Estado-Membros recorrendo ao artigo 90.º do Tratado CEE (atual artigo 110.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia - TFUE) que proíbe os Estado-Membros de aplicarem impostos internos que discriminem, direta ou indiretamente, os produtos provenientes de outros Estados-Membros.

Relativamente ao antigo IA, os dois acórdãos mais importantes e que firmaram jurisprudência em matéria de tributação dos veículos usados, provenientes de outros Estados Membros são o denominado **Acórdão Nunes Tadeu** e o **Acórdão Gomes Valente**.

No primeiro caso, o Sr. Nunes Tadeu contestava o facto de o IA se aplicar aos veículos usados importados e não se aplicar aos veículos usados transacionados no mercado nacional o que, na sua opinião, contrariava o então artigo 95.º do Tratado CEE. Embora o TJUE não tenha respondido afirmativamente à questão colocada, considerou que o IA então aplicável em Portugal aos veículos usados e que, na altura, apenas permitia uma redução de 10% do montante a pagar pelos veículos usados, sem tomar em consideração a depreciação efetiva de cada veículo, implicava uma tributação discriminatória dos veículos usados importados.

No Acórdão Gomes Valente o TJUE vai mais longe na sua análise, considerando que a depreciação não implica, necessariamente, uma peritagem casuística e podia ser calculada, através de tabelas fixas, determinadas por disposições regulamentares ou administrativas, desde que estas tivessem em conta a idade, a quilometragem, o estado geral do veículo, o modo de propulsão, a marca e o modelo do veículo. Esclarece ainda o referido acórdão que as tabelas podem referir-se a “preços médios dos veículos usados no mercado nacional ou uma lista de preços correntes médios utilizados como referência no sector”. Sublinha ainda o TJUE que as referidas tabelas devem ser organizadas de modo a excluir “todo e qualquer efeito discriminatório”. No caso concreto, o TJUE, embora admita a possibilidade de se fixar a depreciação dos veículos através de tabelas fixas, considera que as tabelas então vigentes em Portugal não excluíam toda e qualquer discriminação em detrimento dos veículos usados importados.

Apesar das inúmeras alterações que têm sido efetuadas no artigo 11.º do Código do ISV, a verdade é que o TJUE continua a considerar que o artigo 11.º do CISV continua a violar o artigo 110.º do TFUE, como sucedeu recentemente com o Despacho de 6 de fevereiro de 2024, proferido no Processo C-399/23, que estabeleceu que o artigo 110.º TFUE deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma legislação nacional que não tem em conta, para efeitos do cálculo do montante de um imposto sobre veículos, quando é aplicado a um veículo usado proveniente de outro Estado-Membro, a desvalorização da componente ambiental deste imposto na mesma proporção e nos mesmos termos em que o faz em relação à componente cilindrada do referido imposto se, e na medida em que, o montante do imposto cobrado sobre o referido veículo importado exceder o montante do valor residual do imposto incorporado no valor dos veículos nacionais similares presentes no mercado nacional de veículos usados.”

*Face a este Despacho do Tribunal de Justiça da União Europeia não é difícil adivinhar que vamos novamente assistir à apresentação massiva de pedidos de reembolso dos montantes de ISV pagos a mais na componente ambiental...*

Esperemos que os desafios colocados pela massificação dos veículos elétricos, que obrigará a uma profunda reforma da fiscalidade automóvel, constitua uma oportunidade para, finalmente, se transferir a receita do ISV para o IUC, eliminando-se deste modo a principal causa que torna atrativa a aquisição de veículos usados noutros Estados-Membros... ■



# NOVO NISSAN QASHQAI

O CROSSOVER **NÚMERO 1** PRODUZIDO NA FÁBRICA **NÚMERO 1**

*Há quase 18 anos, o primeiro Nissan Qashqai saiu da linha de produção em Sunderland, no Reino Unido, criando o segmento dos crossover e provocando uma verdadeira revolução em todo o setor automóvel.*

Em 2024, e com mais de quatro milhões de clientes em mais de 100 países, o best-seller foi mais uma vez atualizado – com um design arrojado e atualizações tecnológicas significativas que visam melhorar a experiência do cliente.

O novo Qashqai, eletrificado com o sistema e-POWER exclusivo da Nissan, está agora em produção na sua casa em Sunderland, antes da sua chegada, no final do verão, aos concessionários Nissan em todo o mundo.

As mais recentes atualizações exigiram um investimento de 30 milhões de libras na fábrica (cerca de 35 milhões de euros), a que se junta o investimento total da Nissan no Reino Unido de 6 mil milhões de libras (mais de 7 mil milhões de euros).

O novo Qashqai chega no momento em que a Nissan continua a desenvolver a sua visão 'EV36Zero' em Sunderland, um projeto para o futuro da produção automóvel, que reúne a produção de veículos elétricos e a produção de baterias, alimentadas por energias renováveis.

*“Estamos muito orgulhosos por chamar à fábrica de Sunderland a casa do Qashqai. Ter a equipa número um por detrás do crossover número um é uma fórmula vencedora, e mal podemos esperar para ver o quanto os nossos clientes apreciam o novo design e a tecnologia adicional.”*

Adam Pennick, Vice-Presidente da Produção no Reino Unido da Nissan

Concebido, projetado e produzido no Reino Unido, o primeiro Qashqai foi produzido em Sunderland no final de 2006, antes do seu lançamento em 2007.

A sua popularidade instantânea fez com que a produção em Sunderland atingisse níveis recorde, com a fábrica a registar os volumes anuais mais elevados da história da indústria automóvel do Reino Unido, fazendo com que o Qashqai se tornasse o automóvel construído no Reino Unido a atingir mais rapidamente 1 milhão, 2 milhões, 3 milhões, e 4 milhões de unidades de produção, gerando mais de 20 concorrentes no processo.

A fábrica de Sunderland é também a casa do Nissan JUKE e do 100% elétrico Nissan LEAF, onde a produção assegura 7 mil postos de trabalho nas equipas da Nissan no Reino Unido. Isto inclui o Centro de Design da Nissan em Cranfield, Bedfordshire, a equipa de produção em Sunderland, o centro de peças em Lutterworth e a equipa de vendas e marketing em Rickmansworth, bem como mais de 30 mil postos de trabalho na cadeia de fornecimento do Reino Unido.

Desde que a terceira geração do Qashqai foi lançada em 2021, vendeu mais de 350.000 unidades na Europa e continua a ser a referência para o segmento dos crossovers. Em 2022, o Qashqai passou a estar disponível com o e-POWER – o grupo motopropulsor eletrificado único e inovador da Nissan, em que as rodas só são acionadas diretamente pelo motor elétrico – criando uma sensação de condução elétrica. Mais de 120.000 Qashqai construídos em Sunderland com e-POWER estão atualmente nas estradas.

As últimas alterações mantêm a essência daquilo que os consumidores adoram no Qashqai, enquanto melhoram os seus pontos fortes e acrescentam ainda mais tecnologia intuitiva e inteligente. Foram efetuadas alterações na fábrica de Sunderland para permitir a produção do Qashqai 2024, com investimento nas instalações para novos painéis, para-choques, cores de pintura, características interiores, materiais e acabamentos. A tecnologia atualizada do novo Qashqai está agora também integrada no processo de produção





– incluindo sistemas avançados de assistência ao condutor atualizados e a adição do Google integrado como parte do sistema de info-entretenimento NissanConnect, que permite uma interação quase perfeita entre a vida digital do cliente e o seu veículo.

*Pennick acrescentou: “Estes são tempos emocionantes para a Nissan em Sunderland. Estamos orgulhosos por entregar novas versões do Qashqai e do Juke aos nossos clientes, enquanto preparamos a nossa fábrica para que se torne totalmente elétrica, como parte do nosso inovador projeto ‘EV36Zero’”.*

O ‘Nissan EV36Zero’, o projeto da empresa para o futuro do setor automóvel, combina a produção de veículos elétricos e de baterias com energias renováveis, com o objetivo de atingir uma condução com zero emissões e uma produção com zero emissões. O modelo ‘EV36Zero’ tornar-se-á um exemplo para o futuro das fábricas em toda a área de produção global da Nissan, como parte do ‘The Arc’, o novo plano de negócios global da marca.

O projeto ‘EV36Zero’ também coloca a fábrica de Sunderland no centro da estratégia da Nissan para um futuro sustentável. Estão confirmadas para produção em Sunderland as futuras versões totalmente elétricas do Qashqai, Juke e Leaf, parte dos planos para que a gama de automóveis de passageiros da Nissan na Europa seja 100% elétrica até 2030. O projeto também tem por base a visão ‘Ambition 2030’ da Nissan, que visa tornar-se uma empresa verdadeiramente sustentável, conduzindo a um mundo mais limpo, mais seguro e mais inclusivo. Sobre a Nissan em Portugal A Nissan tem como objetivo tornar-se uma empresa verdadeiramente sustentável, rumo a um mundo mais limpo, mais seguro e mais inclusivo.

A sustentabilidade está no cerne da visão a longo prazo da Nissan, a Nissan Ambition 2030. A Ambition 2030 apoia o objetivo da Nissan, que é ser neutra em carbono em todo o ciclo de vida dos seus produtos e operações até 2050. A região AMIEO da Nissan, com o EV36Zero no seu centro, está preparada para acelerar a mudança para um futuro eletrificado. ■

© Fotografia e texto: Nissan Portugal



O VISUAL DO NOVO QASHQUAI:  
ARROJADO, DISTINTO E  
DESPORTIVO



Associação Nacional dos Locadores de Veículos



## Mais desconto no seu cartão BP Plus



Reabasteça as suas viaturas com o cartão de frota BP Plus e beneficie de desconto especial a partir de 0,09€, e ainda ganha rappel como associado ARAC.

**Pergunte-nos como!**



## Campanha de Verão BP

Beneficie desta campanha e **ganhe ainda mais rappel** por litro abastecido pelo seu cliente. Entregue o cartão de desconto direto BP e todos ganham. Campanha válida de 1 de julho a 30 de setembro

**Encomende já os seus cartões!**

CONTACTE-NOS:  
Tel: 21 761 52 30 / Tlm: 96 205 58 42  
E-mail: arac@arac.pt!



# REGULAMENTO EURO 7

## O QUE ESPERAR?

No dia 12 de Abril de 2024, o Conselho Europeu adotou oficialmente o Regulamento Euro 7, que estabelece regras relativas aos limites de emissões para os veículos rodoviários e à durabilidade das baterias, o qual será aplicável a veículos ligeiros de passageiros e de mercadorias e a veículos pesados de passageiros e de mercadorias.

Este Regulamento faz parte da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de 2020 da Comissão e do Plano de Ação para a Poluição Zero de 2021, e surge para complementar o Regulamento (UE) 2023/851, de 19 de abril de 2023, do Parlamento Europeu e do Conselho, o qual vem reforçar as normas de desempenho em matéria de emissões de CO2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos, através do estabelecimento de uma meta de redução de 100% para os automóveis ligeiros de passageiros e de mercadorias a partir de 2035.

Embora a indústria se esteja a preparar para esta mudança, o que significa que os automóveis e veículos comerciais ligeiros de combustão novos serão proibidos no mercado interno a partir de 2035, estes veículos continuarão disponíveis. Por outro lado, outros veículos com motor de combustão interna (camiões, autocarros e outros veículos pesados) continuarão a ser produzidos após essa data.

*As regras da norma Euro 7 são necessárias para abranger as emissões dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros até essa data, ao passo que outras regras contidas no regulamento (relativas,*

*por exemplo, aos travões, aos pneus e à vida útil das baterias) continuarão a aplicar-se aos automóveis e veículos comerciais ligeiros novos menos poluentes após 2035.*

### ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O regulamento aplica-se aos veículos a motor das categorias M1, M2, M3, N1, N2 e N3 (veículos ligeiros de passageiros e mercadorias, e veículos pesados de passageiros e de mercadorias) bem como aos reboques das categorias O3 e O4.

### OBRIGAÇÕES DOS FABRICANTES

Os fabricantes de veículos devem assegurar que os novos veículos que são vendidos, bem como os novos componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição que necessitam de homologação, que fabricam e que são vendidos ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o regulamento.

Inclusive, devem garantir que os veículos são equipados com sistemas capazes de detetar anomalias que conduzam a excesso de emissões, emissões acima dos limites de emissão devido a essas anomalias ou outros fatores, dispositivos que monitorizem os consumos reais e outros parâmetros para determinar a eficiência do veículo, monitores de bateria de tração e dos sistemas de emissão, entre outros.

Adicionalmente, os fabricantes devem assegurar-se de que os veículos construídos em conformidade com o regulamento são feitos de modo a reduzir as vulnerabilidades que surgem com o ciclo de vida e que podem levar à manipulação não autorizada do sistema de injeção do combustível e do reagente, do motor e suas unidades de controlo, das baterias de tração, do contaquilómetros e dos sistemas de controlo da poluição.

*Sempre que se detetarem vulnerabilidades, os fabricantes devem eliminá-las através de atualizações de software ou outros meios.*

### OBRIGAÇÕES DOS ESTADOS MEMBROS

A partir de 1 de julho de 2025, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos das categorias M1 e N1 que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

A partir de 1 de julho de 2027, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M2, M3, N2 e N3 e reboques novos O3 e O4 que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

A partir de 1 de julho de 2030, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M1 e N1 construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

A partir de 1 de julho de 2031, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M2, M3, N2 e N3 construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade

deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

A aplicação do Regulamento será feita de modo faseado:

A partir de **1 de julho de 2025** será aplicável aos veículos M1 e N1 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos;

A partir de **1 de julho de 2027** será aplicável aos veículos M2, M3, N2 e N3 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O3 e O4.

A partir de **1 de julho de 2030** será aplicável aos veículos M1 e N1 construídos por pequenos fabricantes.

Apenas o artigo 11.º, n.º 3 é aplicável a partir da entrada em vigor do presente regulamento, ou seja, as entidades homologadoras nacionais podem continuar a conceder extensões a homologações UE de emissões de sistemas de substituição para controlo da poluição concedidas antes da aplicação do presente regulamento nos termos em vigor no momento da homologação inicial de emissões. As autoridades nacionais proíbem a venda ou a instalação desses sistemas de substituição para controlo da poluição num veículo, a menos que sejam homologados.





# À CONVERSA COM...

## ISABEL MARTINEZ

**ISABEL MARTINEZ** é *Head of Country* do Europcar Mobility Group em Portugal e tomou posse enquanto Presidente do Conselho Diretor da ARAC em Fevereiro de 2024

### Desde o início deste ano, a Dra. Isabel é a presidente da ARAC. Como tem sido esta viagem?

Uma aventura! A presidência da ARAC coincide com a minha volta ao mercado português e a redescoberta do mesmo depois de 7 anos. O acesso à informação de mercado e apoio em termos de legislação portuguesa proporcionada pela ARAC aos seus associados é fundamental. O meu muito obrigada pelo apoio! O grupo de trabalho que temos é dinâmico, muito motivado e experiente no nosso mercado assim que preparada para mais projectos em conjunto e a impactar positivamente o nosso sector.

### Como definiria o estado do mercado de aluguer de veículos sem condutor? Porquê?

Atualmente, o setor está em boa forma. É certo que nos últimos anos passamos por uma espécie de tempestade perfeita: Após a paralisação da mobilidade em 2020 devido à Covid-19, tivemos que fazer frente à crise dos microchips e outros fatores de desestabilização como a guerra na Ucrânia e a inflação, com as suas consequências sob a forma de aumento das despesas e escassez da frota.

E, não obstante, somos um setor resiliente: soubemos enfrentar o temporal e retomamos o regular funcionamento do negócio. Atualmente, contamos com um

bom volume de frota e de procura. Estamos satisfeitos com o funcionamento do negócio nos últimos anos, que encerramos com bons resultados, tanto no negócio de lazer como no corporativo. A recuperação do turismo a nível global e, em particular, de Portugal, onde os dados dos visitantes foram espetaculares no ano passado, a resistência do negócio corporativo e o aumento dos preços nos últimos exercícios, foram fatores importantes para a recuperação.

### Como vê a Europcar no mercado de aluguer de veículos sem condutor de 2024?

Somos otimistas perante o momento-chave desta temporada, o verão, ainda que também somos cautelosos por termos menos de visibilidade nas reservas que em anos anteriores (parece que os clientes, em geral, aguardam mais antes de reservarem e esperam por datas mais próximas às férias).

Mas, em todo o caso, os números que gerimos atualmente em Portugal são muito bons por os dados do turismo também o são. No ano passado, o país bateu todos os recordes de turistas e este ano também esperamos uma procura muito boa por parte do turismo interno e externo.

### Tendo em conta a posição da Europcar no setor, qual é a sua visão para o futuro deste setor?

O setor do aluguer tem um futuro brilhante pela frente: Vivemos um *boom* de opções de mobilidade de pagamento por utilização, que funcionam como alternativas ao veículo próprio, quer seja por horas, dias ou meses.

*Há várias tendências que vão marcar o passo do setor nos próximos anos. A primeira será a tecnologia.*

Os clientes querem um serviço digital, sem espera nas lojas e que toda a gestão seja feita a partir do seu telemóvel. No nosso caso, já contamos com a *Key'nGo*, um dispensador automático que entrega as chaves num minuto. O cliente chega à oficina, insere a sua reserva numa máquina, escolhe o carro, recolhe as chaves e segue. Isto pressupõe eliminar alguns dos pontos negativos da experiência de cliente clássicos do aluguer de carros. Também será fundamental o digital, que por exemplo utilizamos em Espanha com a nossa marca de carsharing. Com ela, o cliente reserva, abre e fecha o carro com o telemóvel, de forma 100% digital. O futuro do setor passa por este tipo de soluções.

Também será fundamental a flexibilidade. Os clientes, tanto os corporativos como os particulares, querem ter a qualidade de poder cancelar ou modificar as suas reservas agilmente. Daí que estejam a funcionar bem os produtos flexíveis para empresas: Em vez de se comprometerem com um aluguer de longo prazo ou com uma compra, com estes pacotes podem recolher os veículos quando necessitem, comprometendo-se por um mínimo de um mês e devolvê-los quando quiserem, sem penalização. Neste sentido, também serão fundamentais os produtos de subscrição para particulares, que funcionam como uma espécie de Netflix da mobilidade e com os quais não têm de se comprometer a longo prazo.

### Que papel pretende desempenhar a Europcar na implantação dos veículos elétricos no mercado?

É um fator-chave para nós. Tanto que a frota elétrica já supera os 6% dos nossos carros em todo o mundo, aos quais temos de somar um elevado número de híbridos.

No caso de Portugal, este ano teremos mais de 1000 elétricos distribuídos por todo o país no momento de pico do ano, o verão. Isto consolida-nos como uma das empresas de aluguer com mais veículos "verdes". E o objetivo é continuar a crescer progressivamente: a nível global, o objetivo é que a frota totalmente elétrica supere os 30% do total para 2028.



**Dada a crescente preocupação com a descarbonização das frotas empresariais e a sustentabilidade, quais são os principais desafios que a Europcar vê na implantação dos veículos elétricos? E quais são as oportunidades?**

Os elementos-chave são a infraestrutura de carregamento e as facilidades de aluguer e compra. Nesse sentido, Portugal está entre os países mais avançados em mobilidade elétrica, empurrado pela densidade da rede de carregamento e pela universalização do método de pagamento nos pontos de recarga do país.

O país fez o seu trabalho de casa utilizando a alavanca fiscal e as ajudas a particulares e empresas para dar um impulso ao veículo

elétrico e isso nota-se no número de elétricos, que já atingem uma penetração superior a 17% e à confiança dos condutores, que querem conduzir tranquilos sabendo que encontrarão pontos de carregamento por onde passam, o que evita o famoso síndrome de ansiedade por autonomia.

**Que medidas inovadoras estão a ser aplicadas pela Europcar para animar os clientes a optarem por veículos elétricos e híbridos, assim como para os tornar mais acessíveis.**

Além de colocar à disposição dos nossos clientes diferentes modelos elétricos de vários tamanhos e modelos, colocamos em marcha várias campanhas para aumentar o interesse dos clientes.

## “Somos um setor RESILIENTE”

É importante que os clientes sejam conscientes das muitas vantagens deste tipo de veículos, como a sua autonomia: A média dos nossos elétricos supera os 400 km e é fácil encontrar modelos com mais de 500 km de autonomia, como os Teslas. Além disso, são muito úteis para contornar as restrições das zonas de baixas emissões e o preço da eletricidade costuma ser sensivelmente mais barato do que a gasolina. Por exemplo, sabemos que 60% dos alugueres para viagens de negócios são entre um e três dias e a média da quilometragem nestas viagens é de 277 km. Em todos estes casos nem sequer é necessário carregar o veículo, pelo que a poupança por depósito pode rondar os 40 euros por cliente.

**A crescente digitalização do setor também é um tema quente. Como vê a utilização da IA na gestão de frotas? Está já a aplicar estes métodos para agilizar o fluxo de trabalho?**

É outro dos fatores-chave da digitalização da nossa operação. Em 2018 colocamos em marcha um programa denominado “Connected Cars” para conectar todos os veículos da nossa frota em todo o mundo antes de 2025. Isto vai permitir-nos uma gestão mais eficiente baseada nos dados e melhorar a experiência do cliente. Hoje estamos muito próximos de o conseguir. Na verdade, em Portugal já é uma realidade: todos os nossos carros estão já conectados no país.

**Como é que a conectividade pode beneficiar o setor do aluguer de veículos sem condutor? Tem algum exemplo?**

Ter uma frota conectada permite um controlo eletrónico da frota em tempo real. Isso irá melhorar a experiência do cliente: mais segurança, processos mais ágeis na recolha e assinatura do contrato, controlo das despesas de combustível e manutenção preventiva do veículo. Com a conectividade temos acesso à quilometragem, podemos verificar o nível exato de combustível, detetar possíveis acidentes ou incidentes, danos no carro e roubos.

Além disso, utilizar a inteligência artificial que nos fornece o *Big Data* permite-nos melhorar a nossa eficiência operacional, aproveitando sinergias e otimizando processos internos, como a manutenção preventiva dos carros.

**Como é que a Europcar vê a filosofia de colocar o cliente no centro do negócio?**

Faz parte do nosso ADN desde que nascemos como empresa há 75 anos em França.

No fundo, todos os nossos processos têm como objetivo a satisfação do cliente e passam por escutar as suas exigências que, como dissemos, passam principalmente pela tecnologia, a flexibilidade e a sustentabilidade. Daí que continuemos a trabalhar diariamente para digitalizar a sua experiência, desde que faz a reserva no telemóvel até que devolve o carro, passando por uma recolha mais rápida e simples.

**Por último, como é que os sócios e membros da ARAC podem contribuir também para o desenvolvimento saudável e sustentável do setor?**

Creio que todos os sócios e membros da ARAC partilham a mesma paixão pelo setor. É importante que continuemos a remar na mesma direção, porque juntos somos a solução de mobilidade mais sustentável para um país que tem um parque automóvel muito envelhecido (atualmente, em Portugal a média está acima dos 13 anos).

*Estou convencida que a solução passa por dar aos clientes um leque de opções de mobilidade atrativas e responsáveis em termos ambientais. ■*





# SEGURANÇA RODOVIÁRIA

## INFRAÇÕES DE TRÂNSITO TRANSFRONTEIRIÇAS

As novas regras que estão a ser preparadas pela Comissão Europeia têm como principal objetivo a melhoria da segurança rodoviária em todo o território da União Europeia através da eliminação parcial da impunidade de condutores infratores e representam mais um passo na direção da meta de ter **zero vítimas mortais nas estradas comunitárias até 2050**.

Sofia Gregório  
Consultora Jurídica

**A** proposta faz parte de um pacote que diz respeito à revisão de duas diretivas conexas, que estão a ser revistas em paralelo, a Diretiva (EU) 2015/413, de 11 de março de 2015, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária e a Diretiva 2006/126/CE, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução.

Foi na Declaração de Valeta (2017) que os Estados-Membros instaram a Comissão a explorar formas de reforçar o quadro jurídico da União em matéria de segurança rodoviária, tendo sido apelado, expressamente, à tomada de medidas sobre a questão do reconhecimento mútuo das decisões de inibição de conduzir a condutores não residentes para que infratores à escala europeia não saiam impunes. Por sua vez, também a avaliação da Diretiva 2006/126/CE demonstrou que a ausência de um quadro específico e eficaz da EU relativo a esta questão coloca desafios no que toca à prevenção de abusos por parte de condutores que cometem infrações no território de outro Estado-Membro, mas que podem continuar a conduzir noutro Estado-Membro (e que têm um tratamento mais favorável do que os residentes que cometem infrações nesses estados) bem como dificulta a aplicação das decisões de inibição a nível transfronteiriço.

*Assim, com a proposta de uma nova diretiva sobre este tema, procura-se colmatar as lacunas atualmente existentes a nível da cooperação entre os Estados-Membros na investigação das infrações.*

Prevê-se que a sanção da inibição de condução a nível europeu se aplique ao excesso de velocidade, à condução sob a influência de álcool ou substância psicotrópicas e, ainda, a qualquer infração às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária que cause a morte ou ofensas corporais graves. Adicionalmente, a Comissão veio recentemente propor um alargamento deste elenco de modo que este incluía, também, infrações como a falta de distância de segurança relativamente a outros veículos, ultrapassagens e estacionamento perigosos, e condução de veículos com excesso de carga, de modo a garantir a igualdade de tratamento entre condutores residentes e não residentes.

A legislação atualizada garantirá o respeito aos direitos das pessoas acusadas de infrações de trânsito. Os não residentes continuarão a ter direito a um processo equitativo e imparcial, à presunção de inocência e ao direito de defesa, os quais terão uma maior proteção através de disposições que assegurem um conteúdo claro e uma transmissão harmonizada dos avisos de sanção, permitindo aos destinatários verificar a autenticidade desses avisos e tornando a troca de informações com os presumíveis infratores uma exigência padronizada.

*Um portal informático específico oferecerá aos cidadãos um acesso facilitado às informações sobre as regras de segurança rodoviária em vigor em cada Estado-Membro e, futuramente, permitirá a regularização direta do pagamento de eventuais multas.*





# AUTOMÓVEL, LOCAÇÃO, TURISMO

Joaquim Robalo de Almeida  
Secretário-Geral da ARAC



A simbiose entre automóvel, locação (rent-a-car) e turismo é fundamental para a atividade turística, criando um ecossistema onde cada elemento fortalece e complementa os outros. Tal interdependência é vital para proporcionar uma experiência completa e satisfatória aos turistas, promovendo o crescimento económico e o desenvolvimento regional. Merecem especial destaque entre outros os seguintes aspetos dessa simbiose:

O serviço de aluguer de veículos sem condutor permite aos turistas explorar destinos de forma independente, com total liberdade de horários e escolha de trajetos. Muitos dos destinos turísticos, como parques nacionais, praias, locais históricos e locais recônditos apenas são acessíveis de carro, sendo o rent-a-car o facilitador do acesso a essas atrações, aumentando deste modo a atratividade turística do destino.

*Com um automóvel alugado, existe liberdade para visitar atrações, incluindo aquelas que ficam fora dos circuitos turísticos comuns, o que leva geralmente a um prolongamento da estadia, com a tendência para utilizar mais restaurantes, lojas e outras atividades locais, impulsionando a economia regional.*



As agências de viagens, companhias aéreas e hotéis colaboram frequentemente com empresas de rent-a-car para oferecer pacotes turísticos que incluem o aluguer da viatura, a passagem aérea e o alojamento, proporcionando assim uma experiência de viagem completa. Estas parcerias oferecem descontos e promoções tornando estes pacotes muito atrativos.

O aluguer de veículos sem condutor desempenha assim um papel crucial na atividade turística, proporcionando mobilidade, flexibilidade e conveniência, criando esta simbiose automóvel, locação e turismo um ciclo virtuoso que impulsiona a economia local, promovendo o desenvolvimento regional e melhorando as experiências turísticas.

À medida que a indústria automóvel evolui e adota novas tecnologias mais sustentáveis, como veículos elétricos, a hidrogénio e outras formas de mobilidade amigas do ambiente, essa interdependência é cada vez maior, consolidando o rent-a-car como uma peça fundamental na infraestrutura do turismo moderno. ■



# RPM DA LOCAÇÃO

## MAIO DE 2024

**A** informação estatística faz hoje parte do quotidiano de cidadãos e empresas, a qual influencia muitas vezes as nossas decisões.

As estatísticas são cruciais nas atividades representadas pela ARAC e para as todas aquelas que gravitam á volta deste importante setor da economia que é a locação automóvel, com especial destaque para os construtores de veículos automóveis, entidades financeira, seguradoras e demais entidades ligadas ao Turismo.

Dúvidas não parecem restar atualmente de que decisões fundamentadas exigem estatísticas de elevada qualidade, pois os dados referidos nos relatórios estatísticos não são apenas números, são sobretudo, o resultado de medições efetuadas em objetos e assuntos que interessa acompanhar.

Consciente da importância da informação estatística como ferramentas da maior importância para determinados setores das empresas, com especial destaque, para a area financeira, a area da comercialização e produção, a area do marketing, a area dos recursos humanos e até as areas jurídica e fiscal.

A estatística é pois uma ferramenta essencial para identificar problemas através dos seus sintomas e procurar soluções para a tomada consciente de decisões.

Há já mais de 30 anos que o Gabinete de Estudos e Estatística da ARAC passou a recolher e trabalhar os dados da secção de ACD - Aluguer de Curta Duração (rent-a-car) da ARAC, a qual agrega todas as empresas que se dedicam ao aluguer de viaturas sem condutor em regime de curta duração, comumente conhecido por rent-a-car, emitindo mensalmente um relatório sintético sobre a aquisição de viaturas e outros elementos inerentes ao exercício desta atividade económica.

A estatística é pois (repita-se) uma ferramenta fundamental, a qual se for bem aplicada, permite aos dirigentes empresariais a tomada de decisões com confiança, sendo que, as escolhas somente apresentarão resultados eficientes se tiverem como base dados exatos e comprovados por amostras estatísticas efetuadas, pela empresa ou por entidades especializadas, que recolham dados do setor em causa de forma abrangente, que permitirão a cada uma das empresas saberem a sua posição na atividade económica que desenvolvem.

*O mercado português de veículos ligeiros de passageiros e comerciais ligeiros encerrou o mês de maio com um volume de vendas de 22 597 unidades, registando um crescimento de 2,4 % face mês homólogo do ano anterior, segundo elementos fornecidos pela ACAP – Associação Automóvel de Portugal.*

### AQUISIÇÕES DE VEÍCULOS NOVOS

No canal de *rent-a-car* as aquisições de ligeiros de passageiros novos atingiram as 7 058 unidades, o que espelha um aumento de 11% face ao mesmo mês do ano anterior.

No que respeita a veículos novos o conjunto das empresas associadas da ARAC que se dedicam à atividade de aluguer de curta duração (veículos ligeiros de passageiros, comerciais ligeiros, motos e pesados de mercadorias) adquiriram no mês de maio um total de 8 025 veículos face aos 6 926 adquiridos em período homólogo do ano anterior.

Tendo em conta a importância do número de viaturas de ocasião (RAC'2) adquiridas pelas empresas de *rent-a-car* na composição da frota de viaturas em utilização na atividade representada pela ARAC e com vista a uma melhor compreensão do mercado, cifrando-se as aquisições registadas em 417 ligeiros de passageiros e 17 ligeiros de mercadorias no mês de maio.

No que respeita ao “*mix*” de viaturas adquiridas tendo em atenção o tipo de combustível, verificamos que os veículos movidos a gasolina continuam no *rent-a-car* a ocupar o lugar cimeiro com 53 % das aquisições, com uma subida sustentada dos veículos “verdes” nomeadamente os híbridos a gasolina, mas também os veículos de emissões zero, ou seja os veículos totalmente eletricos, situação que se fica a dever sobretudo á baixa procura deste tipo de veículos por parte do mercado turístico que reclama a falta de postos de carregamento publicos.

Quanto aos veículos de mercadorias, assistimos no mês em análise a um aumento das compras, que pensamos ser sustentável, tendo em atenção que cada vez mais particulares e empresas privilegiam a utilização em detrimento da propriedade.

Por último começamos também a assitir ao crescimento do aluguer de motociclos, nomeadamente por empresas de distribuição que pretendem compor as suas frotas com veículos em sistema de locação. ■





# À CONVERSA COM...

## CARLOS ABADE

**CARLOS ABADE** é Presidente do Conselho Diretivo do Turismo de Portugal, I.P., e Presidente da Associação NEST – Centro de Inovação do Turismo.

**O Turismo alcançou uma dimensão de grande relevo no quadro económico nacional, constituindo uma das principais fontes de receita externa da nossa economia. Quer comentar esta afirmação?**

O turismo é hoje o principal motor da economia portuguesa.

Os números mostram a dimensão do sucesso. Registou-se um aumento expressivo de turistas entre 2013 e 2023, passando de 16,3 milhões para 30 milhões. Mais importante ainda, as receitas ultrapassaram esta taxa de crescimento; em 2023 atingimos o recorde de 25 mil milhões de euros, um número histórico. Esta trajetória deve-se, sobretudo, ao compromisso diário que todos os agentes do setor do turismo assumem, incluindo claro o Turismo de Portugal, em trabalharem para consolidar a posição de Portugal como um destino turístico de excelência e de referência, promovendo um turismo sustentável e responsável que contribua para o desenvolvimento económico e social do país. Acreditamos que Portugal tem todas as condições para reforçar ainda mais a sua posição como um dos destinos turísticos mais competitivos e sustentáveis do mundo nos próximos anos.

**Com o contínuo crescimento do Turismo no nosso país, a economia portuguesa tem vindo a tornar-se cada vez mais dependente do número de turistas estrangeiros. Acha que este crescimento**

**de um setor que rapidamente se tornou dominante poderá colocar o país mais vulnerável a choques externos?**

O turismo tem tido um enorme contributo para o desenvolvimento económico e social do país, não só pelos efeitos diretos da sua atividade, mas também pelos efeitos positivos que tem gerado na valorização da marca Portugal e pelos efeitos de alavancagem dos demais setores de atividade económica. Este é também o objetivo do turismo, ou seja, aproveitar a sua transversalidade e efeito de alavancagem para promover o crescimento dos demais setores de atividade, tendo em vista assegurar um crescimento sustentado da economia nacional como um todo.

É desta forma, integrada e colaborativa, que atingiremos o fim último do nosso trabalho e que é o de promover, continuamente, a melhoria da vida das pessoas.

Por outro lado, o facto de o turismo em Portugal ter um bom posicionamento competitivo no mercado internacional permite ao setor ser resiliente a choques externos, tanto mais que esse posicionamento no mercado internacional tem assentado, ao longo dos últimos anos, num esforço de diversificação de mercados, sobretudo em mercados de maior valor acrescentado.

Se virmos o que tem sido a evolução extraordinária do turismo nos últimos 2 anos em Portugal, acima já dos números de 2019, quando

“O TURISMO É SEMPRE UM VALOR SEGURO E UM ATIVO PARA PORTUGAL”

ao mesmo tempo assistimos a uma conjuntura internacional muito difícil, percebemos que o Turismo é um valor seguro para Portugal, no sentido em que responde de forma muito positiva a choques externos negativos. E mesmo quando, em situações extremas, como foi o caso da pandemia de COVID-19, que afetou todo o mundo, o turismo se vê afetado, percebemos também, pelos últimos dois anos, a rapidez com que o setor reage, gere a crise, recupera e lidera o processo de recuperação da economia nacional.

**Qual é o contributo do Turismo na criação de emprego e geração de receita?**

O turismo é responsável por criar e manter centenas de milhares de empregos em todo o país, desde empregos diretos em hotéis, restaurantes, agências de viagens e empresas de atividades turísticas, até empregos indiretos em setores como transporte, construção, agricultura ou indústria alimentar.

Ao nível da receita, o turismo foi responsável, em 2023, por gerar receitas turísticas para Portugal de cerca de 25 mil milhões de euros, números bastante superiores a 2022. Estas receitas acabam por se traduzir nos valores que os turistas internacionais despendem em Portugal durante a sua estadia, sendo que apenas uma parte desse valor é que é gasto em atividades nucleares do turismo – aliás, a maior parte dessas receitas é gasto noutras atividades, como seja, por exemplo, o caso do comércio, com tudo o que isso significa na respetiva cadeia de valor.

Por outro lado, a criação de emprego no setor foi alvo de um crescimento notável nos últimos 10 anos. Atualmente, temos mais trabalhadores no setor do que em 2019. No entanto, a oferta também aumentou e, sendo o turismo uma indústria de pessoas para pessoas, precisamos de facto de mais trabalhadores. Por isso, estamos focados em dois aspetos principais: captação de talento para o setor e formação.

O Turismo de Portugal possui 12 escolas de turismo que são reconhecidas nacional e internacionalmente pela sua excelência. Formamos milhares de alunos por ano, com uma taxa de empregabilidade de perto de 95%. Estamos a reforçar a nossa aposta na formação com o Plano de Modernização para



a Rede de Escolas do Turismo de Portugal, investindo 30 milhões de euros para modernizar e especializar as infraestruturas e equipamentos até dezembro de 2026.

Investir na formação e desenvolvimento dos recursos humanos é fundamental para fortalecer a competitividade e sustentabilidade do turismo em Portugal. O turismo tem um impacto particularmente importante nas regiões menos desenvolvidas do país, onde muitas vezes representa a principal atividade económica. A criação de postos de trabalho no turismo contribui para a atração de fixação da população, combate o êxodo rural e desenvolve as economias locais.

**Muitas vezes diz-se que o aumento do turismo pode levar à degradação ambiental, especialmente em áreas naturais e cidades históricas e ainda que o excesso de turistas pode resultar em poluição, destruição de ecossistemas e desgaste de infraestruturas. Entende que tal pode acontecer?**

O nosso trabalho diário, aquilo que verdadeiramente nos move, é sempre o de, através desta ferramenta poderosa que é o turismo, melhorar a qualidade de vida das pessoas. E criar condições para que o turismo se possa desenvolver de forma sustentável é uma condição incontornável para que esse objetivo seja atingido.

É por isso que o pilar da sustentabilidade (ambiental, social e económico) é um dos pilares essenciais da estratégia de desenvolvimento do setor e um dos principais pilares da instituição. O turismo foi pioneiro na consagração desse desígnio quando elegeu a sustentabilidade como a trave-mestra da sua visão e orientação estratégica num horizonte de dez anos, materializando-a em distintos programas dedicados.

Estamos empenhados na gestão do crescimento sustentável do turismo, apoiado na importância da sustentabilidade ambiental como indutora de transformação positiva dos territórios e das comunidades. No passado mês de fevereiro, foram distinguidas pela segunda vez empresas aderentes ao Programa Empresas Turismo 360°, que pretende acelerar a incorporação de estratégias ESG nas empresas. Tivemos

a oportunidade de reconhecer quase 300 empresas do turismo comprometidas com esse programa, que já representam quase 20% do volume de negócios de todo o setor. Estamos a trabalhar no sentido de criar uma rede nacional de observatórios regionais de sustentabilidade que irão cobrir todo o país, a primeira a nível mundial. E estamos a desenvolver um conjunto lato de ações resultantes do Plano Turismo +Sustentável.

Este é o caminho que traçamos e é o caminho que, em conjunto com todos os agentes do setor, estamos a percorrer.

**O Turismo de Portugal está a trabalhar com as empresas para promover a sustentabilidade da atividade (incentivos à descarbonização, digitalização dos serviços, utilização de ferramentas online, por exemplo)?**

O Turismo de Portugal tem vindo a trabalhar em estreita colaboração com os operadores do setor para promover práticas sustentáveis em todas as vertentes do turismo, desde a gestão ambiental e energética à valorização do património cultural e ao apoio às comunidades locais. Estamos empenhados em implementar medidas concretas que promovam um turismo mais sustentável e resiliente. Nesta perspetiva, vamos continuar a implementar políticas, investir em projetos e medidas que promovam práticas turísticas ambientalmente responsáveis e que equilibrem os interesses de turistas, residentes e operadores turísticos. Os objetivos passam, entre outros, por assegurar uma integração positiva do turismo nas populações residentes, incrementar os níveis de eficiência energética e hídrica nas empresas e promover uma gestão eficiente dos resíduos na atividade turística.

Refiro aqui novamente a rede em construção de observatórios regionais de sustentabilidade, desenvolvidos em parceria entre as entidades regionais de turismo, a academia e o Turismo de Portugal, e cuja missão é a de monitorizar os territórios e assegurar o desenvolvimento de iniciativas e ações que promovam a sustentabilidade dos mesmos.

**O crescimento rápido do turismo pode sobrecarregar as infraestruturas existentes, incluindo transportes, alojamentos, serviços de saúde e saneamento, comprometendo a capacidade de atender tanto turistas quanto residentes. O que fazer para evitar estas situações?**

Como já referi antes, o nosso trabalho diário, aquilo que verdadeiramente nos move, é sempre o de, através desta ferramenta poderosa que é o turismo, melhorar a qualidade de vida das pessoas.

Neste contexto, e no que diz respeito às infraestruturas, é crucial planear e investir de forma cada vez mais inteligente, tendo bem presente que as cidades devem ser espaços globais e inclusivos, preparados para os residentes, obviamente, mas também para quem aí trabalha, para quem aí estuda e para quem aí se desloca para visitar.

A dimensão da gestão inteligente das infraestruturas, mas também globalmente das cidades e dos territórios, num modelo de crescimento do setor que assenta no alargamento dos fluxos turísticos a todo o território e ao longo de todo o ano, constitui um pilar fundamental na atuação do Turismo de Portugal.

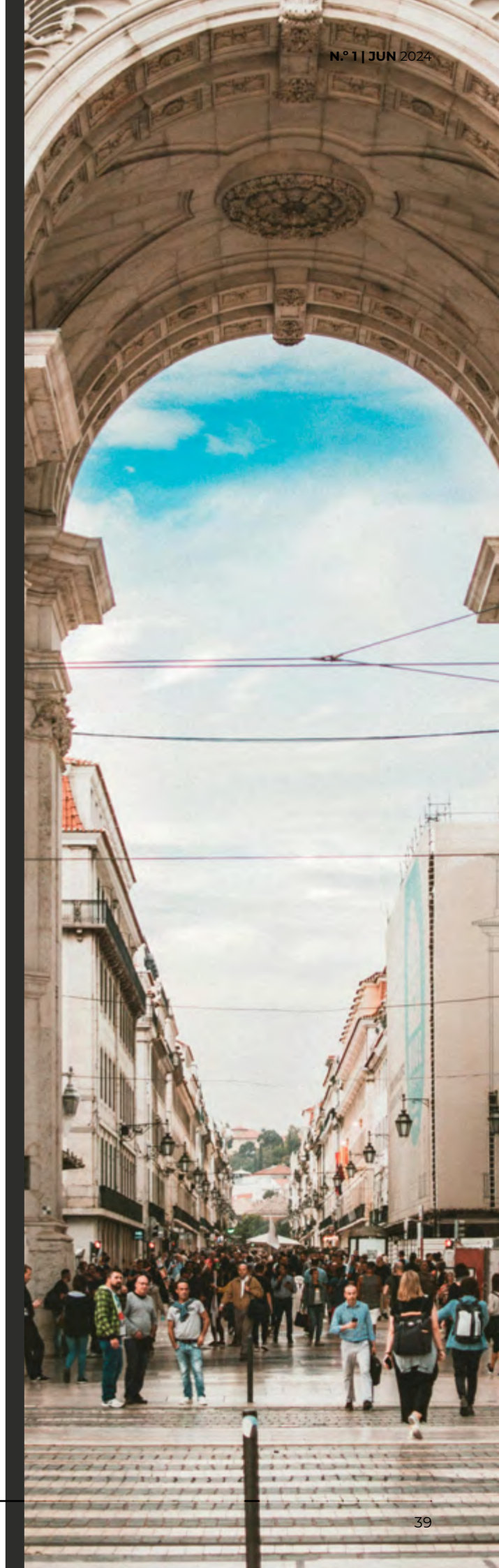
É um trabalho que, como todos, temos vindo a ser feito em cooperação com as entidades privadas e com as entidades públicas com competências nestas áreas, e do qual tem também resultado a valorização e qualificação do nosso território, desde logo para benefício de quem nos mesmos reside.

**Enquanto certas áreas turísticas prosperam, outras regiões do país, especialmente o interior, não recebem o mesmo nível de desenvolvimento e investimento, resultando em disparidades económicas e sociais. Porque razão esses territórios são muitas vezes quase esquecidos?**

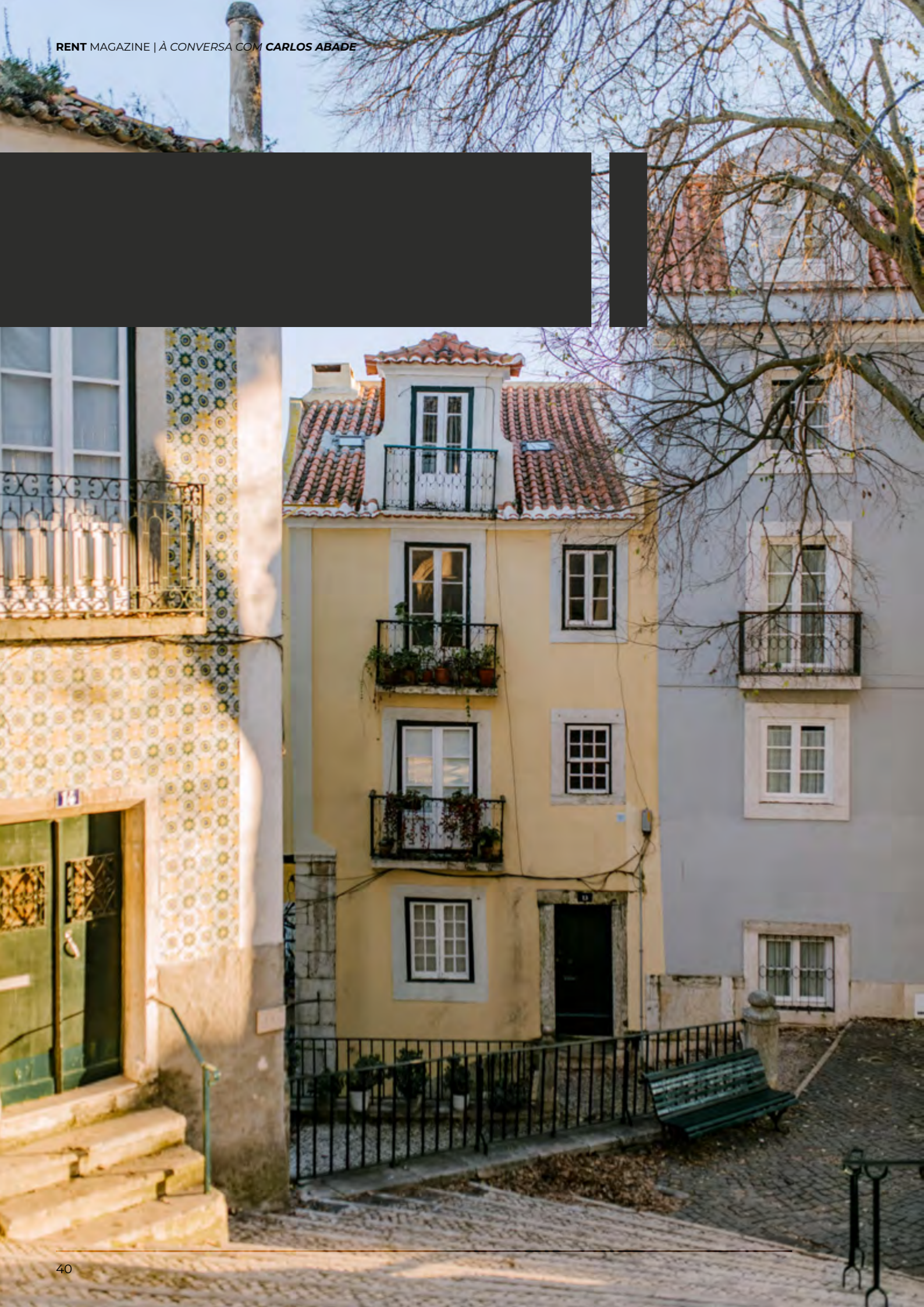
Tradicionalmente, ao longo do tempo e como resultado de diversos fatores históricos e estruturais, o litoral e as grandes cidades atraíram mais turistas; seja pelo facto de o “sol e mar” ter sido uma das principais motivações de viagem, seja pela existência nas grandes cidades, desde cedo, de infraestruturas desenvolvidas e consolidadas associados a uma oferta histórico-cultural mais estruturada.

Face a esta realidade, e sendo objetivo do Turismo de Portugal promover um desenvolvimento turístico sustentável, equilibrado e inclusivo em todo o território, temos vindo a apoiar, de forma diferenciada, projetos que se situam em zonas de menor densidade turística e a desenvolver programas específicos para fomentar o turismo no interior que destacam o seu património único, seja ele o natural ou o edificado e a autenticidade das suas tradições.

Iniciativas como o programa “Revive” ou “Revive Natureza”, que visam a recuperação e fruição de património histórico através do turismo; o programa “Turismo de Aldeia”, que incentiva o desenvolvimento do turismo em áreas rurais; e a mais recente campanha de promoção - “Nem pense em...” - que estamos a dinamizar com a rádio de maior audiência em Portugal, dando a conhecer aos portugueses os ativos dos territórios do interior de Portugal, são exemplos claros do compromisso do Turismo de Portugal. Além disso, estamos a melhorar as infraestruturas e a conectividade







nas regiões menos desenvolvidas, tornando-as mais acessíveis e atrativas para quem nos visita.

Acreditamos firmemente que o turismo pode continuar a ser um catalisador para o desenvolvimento económico e social ao trazer benefícios tangíveis para todas as regiões do país.

Na verdade, o turismo é e será sempre um forte instrumento de coesão económica e social.

**A Mobilidade é um dos motores do Turismo, nomeadamente no que respeita ao desenvolvimento do interior do país. Existe um programa para desenvolvimento da Mobilidade no Turismo de Portugal?**

O Turismo de Portugal acompanha com particular atenção o tema da mobilidade no país e da sua importância e impacto na e para a atividade turística. Aliás, assentando o desenvolvimento do setor num modelo que preconiza o alargamento dos fluxos turísticos a todo o território e ao longo de todo o ano, a mobilidade, nesse caso interna, é crítica.

É até por isso que, na recente reorganização interna do Turismo de Portugal, criámos uma unidade orgânica focada exclusivamente no tema da conectividade (que não se resume à mobilidade interna, mas que também a inclui).

Temos vindo a trabalhar no sentido de desenvolver programas de mobilidade sustentável por todo o território, até em parceria com a ARAC, e espero que muito brevemente possamos ter mais novidades sobre essa matéria.

**O rent-a-car é sem dúvida um setor de grande importância para o Turismo. O Turismo de Portugal tem elaborada uma política de apoio ao desenvolvimento deste setor, nomeadamente à descarbonização?**

## “O TURISMO É, E SERÁ SEMPRE, UM FORTE INSTRUMENTO DE COESÃO ECONÓMICA E SOCIAL

Sem dúvida que o rent-a-car é um setor de grande importância para o turismo. E o que temos assistido tem sido também a um esforço por parte das empresas de rent-a-car, algumas das quais já envolvidas no Programa Empresas Turismo 360º, no sentido de tornarem as suas frotas cada vez mais sustentáveis.

Como referi, a dimensão da sustentabilidade é uma dimensão essencial da estratégia de desenvolvimento do setor e, nesse contexto, no que diz respeito especificamente à atividade de rent-a-car, a sua descarbonização é naturalmente um objetivo a atingir.

O que estamos a fazer é a trabalhar em conjunto com os nossos parceiros, em especial com a ARAC, no sentido de colocarmos em prática ações e iniciativas que acelerem esse processo e que criem condições mais favoráveis para que tal possa acontecer. Nesse âmbito, espero que proximamente possamos ter novidades sobre esse assunto.

**Não existindo estações de carregamento de veículos elétricos e como tal não podendo os turistas deslocarem-se no país, não receia que possa vir a verificar-se um decréscimo acentuado da procura turística no nosso país?**

É notório e tangível o esforço de disseminação de estações de carregamento em Portugal.

Isso mesmo tem sido sublinhado no plano internacional como exemplo a seguir, desde logo na imprensa do país vizinho.

Mas naturalmente que entendemos que temos ainda muito caminho pela frente. Estamos, por isso, a trabalhar para garantir que esse processo possa ser acelerado e para que possamos densificar ainda mais por todo o país as estações de carregamento de veículos elétricos. ■





# TRABALHO PRESENTE E FUTURO

Joaquim Robalo de Almeida  
Secretário-Geral da ARAC

**O futuro do mercado de trabalho está a ser moldado por várias tendências e inovações, as quais prometem transformar a forma como atualmente trabalhamos.**

Nos últimos anos muito se tem falado sobre o futuro do trabalho.

Resistirão num futuro próximo as modalidades de trabalho e profissões atualmente existentes? Ou com o advento das novas tecnologias, nomeadamente da digitalização e da inteligência artificial, iremos assistir a uma revolução no mundo do trabalho como assistimos no século XIX á revolução industrial com a invenção da máquina a vapor? Serão a digitalização e a inteligência artificial a máquina a vapor do século XXI?

Na sociedade está instalado o debate sobre a densificação de modelos de trabalho híbridos (presencial e á distancia) no quadro das relações de trabalho, tendo a pandemia do COVID-19 acelerado a adoção destes modelos laborais. Muitas empresas perceberam que é possível manter a produtividade com equipas distribuídas, o que leva a uma maior flexibilidade para os trabalhadores e uma expansão do mercado laboral além das fronteiras geográficas. As competências exigidas no mercado de trabalho estão em constante mutação, com uma grande ênfase nas competências digitais, pensamento crítico e criatividade. A aprendizagem permanente e o desenvolvimento profissional tornaram-se fundamentais para a adaptabilidade e sucesso a longo prazo.

Há um foco crescente na promoção da diversidade e inclusão no local de trabalho, estando as empresas a reconhecer cada vez mais que equipas diversificadas podem trazer perspetivas únicas e impulsionar a inovação.

*As novas formas de trabalho associadas ao desenvolvimento tecnológico dos últimos anos, constituem um desafio que tem de ser enfrentado no muito curto prazo por trabalhadores e empresas.*

Estamos a assistir a muitas mudanças na execução do trabalho, desde a tecnologia usada ao relacionamento das pessoas nos vários locais de trabalho (presencias e virtuais).

Com a “democratização” da tecnologia (os meios informáticos estão cada vez mais acessíveis), O grande volume de informação que permite alimentar processos de trabalho e de decisão cada vez mais robustos, a inteligência artificial que é cada vez mais uma realidade nas empresas de todas as atividades, mas sobretudo no setor dos serviços, os processos e procedimentos são cada vez mais automatizados.

Todos estes fatores a par do surgimento, ou ressurgimento de modelos de trabalho alternativos, como sejam o trabalho temporário, o trabalho pago à “peça”, a prestação de serviços/trabalho, a mudança de mentalidades das novas gerações que encaram o trabalho de uma forma muito diferente das gerações nascidas até aos anos oitenta do século passado, apostam na evolução de competências e mobilidade laboral, por oposição ao anterior modelo – uma carreira para a vida.

Mas será este o melhor modelo de trabalho e aquele que melhor se adapta às empresas e trabalhadores? O debate está em curso na sociedade civil há alguns anos e as opiniões têm variado entre o empregador que não quer ter grandes compromissos com a força de trabalho, contratando-a à medida das necessidades, com uma

grande flexibilidade, só possível num mundo em que as ofertas de emprego sejam em grande número, á semelhança do que acontece nos EUA.

Ou será melhor um sistema misto, no qual as empresas terão um quadro de trabalhadores dedicado e permanente, com a possibilidade de recurso á celebração de contratos de trabalho por curtos períodos para fazer face a picos de trabalho (á semelhança do que acontece hoje na maioria das legislações europeias), modelo este que até agora se tem revelado positivo e criador de uma paz social indispensável em qualquer sociedade.

Perguntamos também se o primeiro modelo atrás referido, assente na flexibilização, é o adequado á generalidade das atividades económicas?

A realidade económica atual, em especial na Europa parece vir no sentido contrário, nomeadamente em trabalhos mais especializados e/ou personalizados, como são por exemplo certas profissões ligadas á atividade turística, em que o cliente pretende cada vez mais um serviço de qualidade e por isso personalizado para as denominadas experiências turísticas. Mas tal não acontece somente no turismo, referindo-se ainda a título de exemplo a consultoria especializada, desenvolvimento científico, ensino, alguma distribuição, etc.





Por outro lado, assistimos cada vez mais à escassez de talento, o que constitui uma preocupação crescente nas empresas, que cada vez mais lutam contra a dificuldade da contratação e retenção de trabalhadores qualificados e mesmo indiferenciados, a qual constitui um desafio que ultrapassa fronteiras e atinge todos os setores económicos.

No nosso país, os empresários enfrentam este problema há já alguns anos e ao que parece, não estão a conseguir ganhar a batalha, pois temos vindo a assistir à saída do país de muitos quadros, sobretudo superiores e intermédios que deixam Portugal em busca de melhores e mais atrativas condições de trabalho noutros países nomeadamente europeus (Reino Unido, França, Holanda, Alemanha, Suíça e atualmente também países de Leste), nos quais, como em Portugal, a população está cada vez mais envelhecida e em consequência de tal situação, uma população ativa em diminuição, com consequências dramáticas para o desenvolvimento económico e manutenção dos sistemas sociais vigentes.

É urgente a criação de políticas entre o Estado e os empresários, com vista a procurarmos reter os nossos jovens (sempre muito bem acolhidos nos países atrás referidos pela dedicação e excelente formação académica), devendo o poder político proporcionar-lhes entre outras, melhores condições em termos de acesso a serviços públicos, fiscalidade mais ajustada, sistemas de segurança social eficazes, devendo os empresários oferecerem melhores condições de trabalho, formação profissional contínua para adaptação à evolução das tecnologias e dos próprios modelos de negócio e remuneratórias, sendo aqui absolutamente necessária a revisão do valor das contribuições e impostos pagos pelas empresas pela contratação de trabalhadores, de forma a poderem proporcionar as condições referidas. Todas as novas tecnologias que vieram revolucionar o mundo do trabalho deverão ser articuladas com recursos humanos motivados e preferencialmente fidelizados aos projetos e atividades desenvolvidas pelas empresas.

A legislação ao contrário do que aconteceu no século passado está a andar cada vez mais a reboque das mudanças já operadas nas formas da prestação de trabalho, devendo em nossa opinião a legislação acompanhar a evolução da sociedade, como aliás sempre acabou por acontecer, citando-se a exemplo do que dizemos a regulação do teletrabalho, cujo modelo foi imposto pela pandemia, o qual já não tem retrocesso.

*O legislador laboral do futuro deve estar muito atento às rápidas mudanças no mundo do trabalho, adotando uma abordagem proativa e adaptativa para garantir que as leis laborais em vigor são relevantes e eficazes na proteção dos direitos dos trabalhadores e no fomento de um mercado de trabalho justo e equilibrado. ■*

