

FISCALIDADE AUTOMÓVEL OE 2020

PROPOSTAS INCONSISTENTES DEIXAM EMPRESAS EXPECTANTES

A Ordem dos Contabilistas Certificados analisa as alterações previstas pelo Orçamento do Estado de 2020, no que toca aos veículos para as empresas, e as implicações que poderão provocar no mercado

TEXTO ANABELA SANTOS
CONSULTORA DA ORDEM DOS CONTABILISTAS CERTIFICADOS

A

fiscalidade automóvel continua, em 2020, a ter uma forte presença no Orçamento do Estado (OE). As alterações nesta matéria tornaram-se

como que uma inevitabilidade, ano após ano. Para 2020, as propostas em termos de fiscalidade automóvel, são, sobretudo, inconsistentes e pouco orientadas para a mobilidade sustentável.

Há algumas propostas de redução da carga das frotas corporativas, ao nível do IRC e do IVA, mas o ISV e o IUC continuam a ter um peso substancial na carga fiscal das frotas.

No que respeita às viaturas movidas a combustíveis fósseis, o aspeto mais relevante é a descida da tributação autónoma, por via da revisão do primeiro escalão, sem que haja alteração das taxas. Assim, o custo de aquisição a partir do qual passa a incidir esta tributação, à taxa de 10 por cento, passa a ser de 27.500 euros, sendo até agora de 25.000 euros, e o limite inferior do segundo escalão alterado em conformidade.

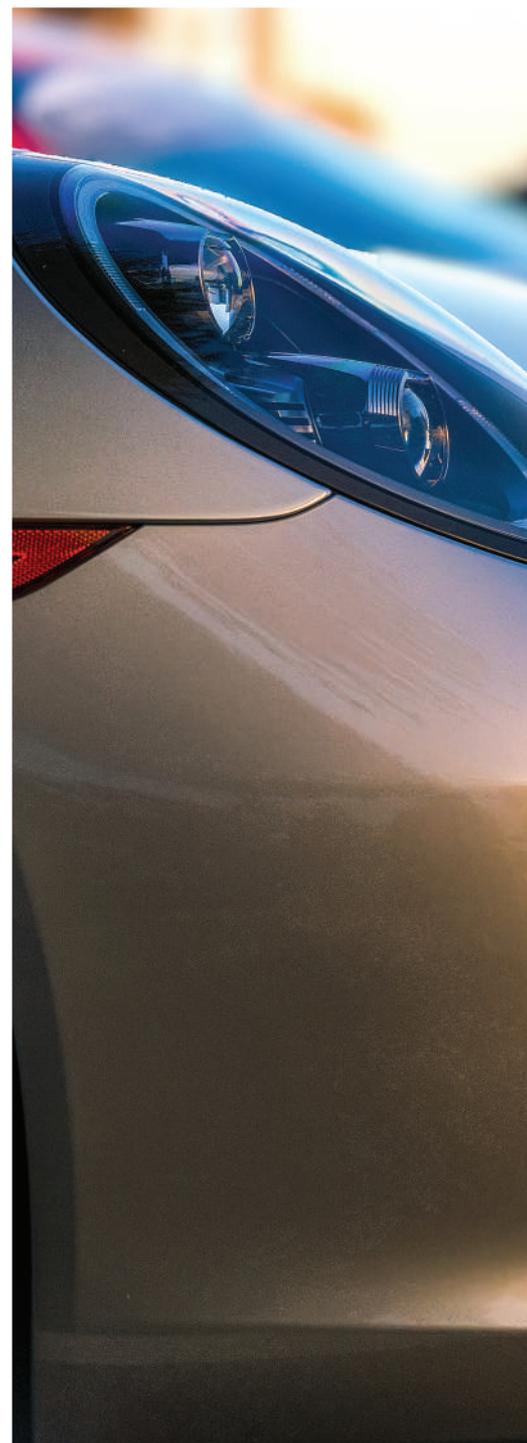
Os demais limites e taxas não são alterados, mantendo-se a tributação autónoma como um dos mais importantes custos da fiscali-

dade corporativa. É ainda de assinalar, pela positiva, que o agravamento da taxa de tributação autónoma em 10 por cento no caso de as empresas apresentarem prejuízos fiscais deixa de se aplicar nos dois primeiros anos de atividade.

Igualmente positiva é a consagração legal da dedução do IVA da eletricidade utilizada em viaturas elétricas ou híbridas “plug-in”, já que a Autoridade Tributária tinha emitido um entendimento que impedia tal dedução.

No sobe e desce da fiscalidade automóvel para 2020, sem que nenhum padrão se possa estabelecer, surpreende a medida de agravamento da tributação autónoma das viaturas ligeiras de passageiros movidas a GPL (Gás de Petróleo Liquefeito), um combustível ecologicamente mais eficiente que os fósseis tradicionais. O GPL deixa de beneficiar da redução das taxas de tributação autónoma de 7,5, 15 e 27,5 por cento, passando a ser tributado a 10, 27,5 e 35 por cento como as demais viaturas movidas a combustíveis fósseis, sem justificação ambiental.

É de supor que esta alteração venha na sequência da emissão de uma informação vinculativa, na qual a Autoridade Tributária entendeu



que a aplicação das taxas reduzidas de tributação autónoma só se aplicaria em viaturas movidas exclusivamente a GPL; contudo, as viaturas bi-fuel nunca serão movidas, exclusivamente, a GPL, já que a ignição inicial é, necessariamente, feita com recurso a gasolina. Esta situação do motor bi-fuel é igualmente aplicável ao GNV (Gás Natural para Veículos), mas a proposta do OE decidiu não alterar a sua tributação autónoma, até porque o GNV é, principalmente, utilizado nos veículos pesados de transportes públicos, pelo que é re-



“ESTE OE/2020 NÃO TRADUZ NOVIDADES SUBSTANCIAIS PARA O MERCADO DE FROTAS CORPORATIVAS, SENDO INCERTO AFIRMAR QUE O BALANÇO FISCAL É POSITIVO, DADA A PROPOSTA DE AUMENTO SUBSTANCIAL DO ISV E IUC”

duzida a receita fiscal gerada a nível de tributação autónoma. Seja como for, parece haver discriminação das viaturas movidas a GPL (e GNV) face ao regime de tributação autónoma das híbridas “plug-in”, que, mesmo podendo operar exclusivamente a combustível fóssil, podem beneficiar das taxas reduzidas de tributação autónoma.

Já no que respeita ao ISV e IUC, que assumem, na aquisição e utilização, um peso substancial, o OE/2020 prevê um aumento destes tributos muito superior à inflação, seja por via direta

ou indireta (no caso do IUC, na parte da componente ambiental). Pode dizer-se que este OE/2020 não traduz novidades substanciais para o mercado de frotas corporativas, sendo incerto afirmar que o balanço fiscal é positivo, dada a proposta de aumento substancial do ISV e IUC.

Por outro lado, continua a não se afirmar legislativamente um caminho que permita aos utilizadores fazer opções consistentes por viaturas com menor impacto ambiental e que permitam alavancar este mercado.

As viaturas elétricas e as híbridas “plug-in” continuam a ser as que, em termos fiscais, mais vantagens oferecem, mas estão ainda longe de constituir uma opção efetiva em termos de frotas empresariais.

Na verdade, as componentes ambientais continuam a ser tributadas numa ótica de externalidades negativas, sem que a tributação consiga mudar comportamentos. A esta dificuldade acresce a forma errática como o automóvel continua a ser tributado nos diversos impostos. /