



Opinião

Bruno Chotas

CONSULTOR DA ORDEM DOS CONTABILISTAS CERTIFICADOS

Tributação Autónoma com viaturas PHEV

Nos últimos anos tem sido notório o esforço dos portugueses na transição para as viaturas 100% elétricas (BEV) e híbridas plug-in (PHEV), não apenas devido à consciencialização para a necessidade de reduzir o nível de emissões de gases poluentes para a atmosfera, mas também devido aos incentivos fiscais associados à aquisição deste tipo de viaturas, por diversas vezes já aqui abordados e discutidos.

Não estando em causa a análise destes incentivos fiscais, pretende-se evidenciar o impacto que estes, bem como o adequado reconhecimento do valor residual, podem apresentar em sede de Tributação Autónoma.

Ainda que pudesse existir alguma expectativa quanto a eventuais alterações em sede destes incentivos fiscais no âmbito da proposta de lei do Orçamento do Estado para 2022, entretanto rejeitada, ela não continha qualquer alteração no quadro atualmente em vigor.

Atendendo que as viaturas BEV estão desde logo excluídas do âmbito da Tributação Autónoma, o foco da análise irá incidir inevitavelmente nas viaturas PHEV. De forma sucinta, impõe-se recordar os incentivos fiscais associados à aquisição de veículos com este tipo de mecânica:

- Possibilidade de dedução do IVA suportado na aquisição ou na locação destas viaturas, quando cumpridos os critérios das emissões de CO₂ e da autonomia em modo elétrico;
- Possibilidade de dedução do IVA suportado na eletricidade utilizada nestas viaturas;
- Redução das taxas de ISV em 75%, comparativamente com as viaturas movidas a combustíveis fósseis.

Em termos contabilísticos, o reconhecimento de uma viatura no ativo deverá ter sempre presente o seu valor residual (ainda que este possa

ser nulo), entendendo-se, como tal, a quantia estimada que uma entidade estima vir a obter pela alienação desse ativo, no final da sua vida útil, após dedução dos custos de alienação previsíveis.

O valor definido como valor residual não será, portanto, passível de depreciação pelo uso da viatura, visto tratar-se do valor futuro esperado para a sua venda, onde a entidade espera recuperar parte do investimento inicial. Assim, pode este revelar-se numa importante redução dos encargos com Tributação Autónoma, por mero efeito da aplicação das regras contabilísticas.

No que concerne à Tributação Autónoma, esta incide sobre os encargos que sejam efetuados ou suportados pelas empresas e que estejam relacionados com viaturas ligeiras de passageiros e algumas viaturas ligeiras de mercadorias (considerados da categoria N1), nomeadamente, as depreciações, a conservação e reparação, combustíveis, portagens, seguros, entre outros.

Estes encargos, quando relacionados com viaturas PHEV, beneficiam de taxas de Tributação Autónoma reduzidas, face às taxas tidas como "normais", nomeadamente para 5%, 10% e 17,5%, consoante o valor de aquisição da viatura (antes de ser deduzido o valor residual), sem considerar o agravamento de 10% em caso de prejuízo fiscal.

Da análise aos pontos acima descritos, constata-se que, além dos incentivos fiscais que advêm da recuperação do IVA suportado na aquisição ou locação, nos consumos de eletricidade efetuados por estas viaturas e da redução do ISV, refletida no seu valor de compra, resulta uma conseqüente redução do custo de aquisição contabilístico da viatura e redução dos gastos com os consumos de eletricidade, o que, inevitavelmente, se traduz numa redução da base tributável sujeita a Tributação Autónoma.

Além disso, a definição de um adequado valor residual para as viaturas, sempre que haja

lugar ao seu reconhecimento, irá reduzir a sua quantia depreciável e, conseqüentemente, reduzir a base tributável sujeita a Tributação Autónoma, evitando, em muitas situações, uma tributação excessiva e desajustada em sede deste tributo.

Em relação ao impacto inerente ao reconhecimento de um desajustado valor residual para uma viatura, este não se traduz numa mera diferença temporária de tributação, pois a Tributação Autónoma incide apenas sobre os encargos efetuados ou suportados decorrentes da aquisição e da utilização da viatura, não relevando, para o efeito, quaisquer rendimentos que possam advir pela venda da viatura em causa (por exemplo, mais-valias).

Desta forma, sempre que não seja reconhecido um adequado valor residual para uma viatura, consoante o destino e plano designado pela gestão, a entidade poderá vir a reconhecer, no limite, a globalidade do seu custo de aquisição como gasto ao longo da sua vida útil, sujeitando-o na totalidade a Tributação Autónoma.

Contudo, aquando da venda da viatura no final da sua vida útil, e do apuramento da conseqüente mais-valia, não haverá qualquer redução ou reembolso da Tributação Autónoma paga em períodos anteriores. Por essa razão, uma adequada estimativa do valor residual, a definir para cada viatura, sempre que se justifique, evitará um aumento "artificial" da base tributável em sede de Tributação Autónoma, que não seria "recuperável" no futuro.

Em suma, da análise efetuada, verifica-se que a opção pela eletrificação das frotas das empresas, conjuntamente com uma criteriosa definição do valor residual das viaturas que a compõem, pode permitir uma expressiva redução da sua base tributável em sede de Tributação Autónoma, tributo que tem vindo, cada vez mais, a ter um peso significativo no imposto sobre o rendimento pago pelas empresas. **15**