



**OTOC**  
ORDEM DOS TÉCNICOS  
OFICIAIS DE CONTAS

## análise da **OTOC**

**ANA CRISTINA SILVA**

CONSULTORA DA OTOC



# Penalizações às viaturas ligeiras de passageiros e mistas

Em Julho do ano passado, o Governo tinha tomado medidas em Imposto sobre o Rendimento que penalizavam, a partir de 1 Janeiro de 2011, a aquisição de viaturas ligeiras de passageiros e mistas que não fossem veículos eléctricos.

Agora, a Lei do Orçamento do Estado para 2011, pela alteração às normas do IRC referentes à tributação autónoma, veio agravar significativamente a aquisição mas também a detenção deste tipo de veículos.

A Portaria n.º 467/2010, de 7 de Julho, veio regulamentar o limite de custo de aquisição das viaturas ligeiras de passageiros e mistas, para aceitação fiscal das inerentes depreciações quando o veículo se destinasse a uso como activo fixo tangível. Se os sujeitos passivos acolheram com agrado o aumento do limite do valor de aquisição deste tipo de viaturas de 29 927,87 euros para 40 mil euros, em aquisições efectuadas em 2010, uma análise mais atenta permitia concluir que o limite iria decrescer para os 30 mil euros em 2011 fixando-se em 25 mil euros em 2012, isto para todas as viaturas ligeiras de passageiros e mistas que não fossem movidas exclusivamente a energia eléctrica.

Esta foi uma medida plenamente assumida no âmbito do Plano Nacional de Acção para a Eficiência Energética e que, com os incentivos fiscais à aquisição de veículos exclusivamente eléctricos, definidos na Portaria n.º 468/2010, publicada no mesmo dia, visava promover a massificação dos veículos eléctricos.

As medidas agora introduzidas no Código do IRC, portanto só aplicáveis a pessoas colectivas (e não isentas subjectivamente deste imposto), serão concertadas também

tomadas, pelo menos em parte, na prossecução do mesmo objectivo. Mas questionamo-nos se serão efectivamente medidas realistas e adequadas ao mercado actual.

O primeiro aspecto a salientar é que a tributação autónoma sobre a posse e detenção de veículos ligeiros de passageiros e mistos deixou de abranger apenas os encargos que fossem dedutíveis em IRC, passando a incidir sobre todos os gastos suportados.

Por outro lado, subordinou-se a aplicação da taxa agravada de 20% para os encargos (não só a depreciação) a uma única condição: tratar-se de veículos cujo custo de aquisição seja superior ao montante aceite fiscalmente. A anterior norma aplicava a taxa de 20% quando verificadas duas condições cumulativas: veículos cujo custo de aquisição fosse superior ao valor aceite fiscalmente e existência de prejuízos fiscais nos dois períodos de tributação anteriores.

Tal significa que, por exemplo, quanto aos veículos com custo de aquisição superior ao estabelecido na Portaria acima citada, a penalização é tripla: em cada ano terão de crescer a parcela da reintegração correspondente ao excesso do valor de aquisição, porque não é considerada gasto dedutível para determinação do lucro tributável, terão ainda de sujeitar a tributação autónoma toda a reintegração praticada contabilisticamente e essa tributação autónoma será feita a uma taxa de 20%, mesmo que o sujeito passivo nunca tenha tido prejuízos fiscais.

### **Veículos mais ecológicos sem diferenciação**

Outra grande alteração na tributação autónoma destes veículos respeita ao fim da diferenciação de ta-

xas em função dos níveis de emissão de CO<sub>2</sub>, o que colocará no mesmo patamar de tributação (taxa de 10%) os veículos mais ecológicos, nomeadamente os designados híbridos, com os outros ecologicamente menos amigáveis.

Sobre este aspecto, convém não esquecer que a alternativa à aquisição de veículos que usem exclusivamente combustíveis fósseis ainda passa pelos veículos híbridos, cuja tecnologia de fabrico é dispendiosa, conduzindo ainda a que tais viaturas tenham um preço de aquisição, em regra, superior aos veículos da mesma classe.

Como se isto não bastasse, se os sujeitos passivos apresentarem prejuízo fiscal nesse exercício as taxas de tributação autónoma serão agravadas em 10 pontos percentuais, o que quer dizer que teremos encargos com viaturas a serem tributados às taxas de 20 ou mesmo de 30%.

Para melhor clarificação tomemos como exemplo uma sociedade que adquira em 2011 um veículo a gasóleo por 35 mil euros, e que suporte 600 euros anuais de seguro e mais mil euros de despesas de combustível. Consideremos ainda uma vida útil desta viatura de quatro anos.

Como o valor máximo, em 2011, que será fiscalmente aceite como custo de aquisição deste tipo de viaturas (aquisições deste ano) é de 30 mil euros, os encargos respeitantes a esta viatura serão tributados à taxa agravada de 20 por cento, além de 1.250 euros não serem fiscalmente aceites.

Pressupondo que o sujeito passivo nunca teve prejuízos fiscais, nem os tem no exercício de 2011, suportará 2 070 euros de tributação autónoma em 2011. Se as regras da tributação autónoma vigentes

em 2010 não se tivessem alterado para o corrente exercício, tal tributação seria apenas de 910 euros, ou seja, em 2011 teremos um agravamento superior a mil euros.

Num cenário em que este mesmo sujeito passivo tenha prejuízos fiscais em 2011, a tributação autónoma irá totalizar 3.105 euros.

A situação ideal para evitar estas penalizações é certamente adquirir veículos exclusivamente eléctricos com valores de aquisição não superiores aos limites legais (45 mil euros para aquisições de 2011 e 50 mil euros para aquisições de 2012 e anos seguintes). Mas será esta uma opção real? No presente momento, não.

Irá iniciar-se, certamente, um movimento de substituição de frota de veículos ligeiros e mistos movidos a combustíveis fósseis em prol dos veículos eléctricos. Mas para 2011, na larga maioria dos casos, a tributação autónoma será um dado adquirido para os sujeitos passivos e, como se pode ver, bastante benéfico para a receita fiscal.

E será esta penalização fiscal suficiente para contornar as contingências inerentes às características intrínsecas destes veículos e a um provável preço de compra mais elevado?

Claro que o problema não se cinge ao combustível utilizado e ao impacto ecológico da utilização destas viaturas. Intrinsecamente, a tributação autónoma também coloca em perspectiva a questão da indispensabilidade deste tipo de viaturas para o funcionamento das empresas, quando não se tratarem de empresas de transportes, de rent-a-car, de escolas de condução (circunstância em que tais veículos não estariam sujeitos a tributação autónoma).

**A tributação autónoma sobre a posse e detenção de veículos ligeiros de passageiros e mistos deixou de abranger apenas os encargos que fossem dedutíveis em IRC, passando a incidir sobre todos os gastos suportados.**