



**OPINIÃO**  
**BERNARDO CORREIA**  
 CONSULTOR DA ORDEM DOS  
 CONTABILISTAS CERTIFICADOS

# Particularidades fiscais do transporte rodoviário de mercadorias

**É** inegável que a pandemia causada pela COVID-19, cujos efeitos ainda continuarão a abalar o nosso quotidiano durante mais algum tempo, causou uma profunda crise no nosso tecido empresarial, levando mesmo, em certos casos, pese embora os apoios atribuídos pelo Estado, ao encerramento de muitas empresas e atividades profissionais, nomeadamente as inseridas nos sectores económicos mais afetados.

Todavia, poderemos considerar que existiu uma “outra face da moeda” relativamente a esta pandemia. De facto, enquanto muitos sectores sofreram perdas profundas, outros prosperaram, registando mesmo, em certos casos, melhores valores do que em anos pré-pandemia.

São exemplos dos sectores que registaram aumentos os das telecomunicações, da informática, dos videojogos, dos fármacos, da restauração na modalidade delivery, entre outros. Poder-se-á considerar, ainda, como um dos sectores mais afortunados pela pandemia, o das vendas à distância efetuadas online.

Com efeito, foi notório o aumento da adesão dos consumidores a este tipo de compras, não só pelo conforto associado a receber os produtos em casa, mas também pelo facto de, ao nível epidemiológico, ser mais seguro.

Ora, diretamente correlacionado com uma tendencialmente maior preferência, por parte dos consumidores, pelas compras online com a respetiva entrega em casa, está o aumento da procura, por parte dos vendedores, de serviços de transporte de mercadorias.

Serve o presente artigo, deste modo, para dar a conhecer (ou relembrar) algumas das mais

importantes vantagens fiscais associadas ao sector do transporte rodoviário de mercadorias, bem como mitigar eventuais dúvidas que possam existir sobre este tema.

## **DEDUÇÃO DO IVA**

A primeira vantagem que queremos destacar é o facto de o IVA (Imposto sobre o Valor Acrescentado) suportado na aquisição e demais despesas (como a utilização, reparação, portagens, estacionamento, etc.) de viaturas que sejam, exclusivamente, utilizadas no transporte de mercadorias, desde que seja esse o objeto social do sujeito passivo, poder ser integralmente dedutível.

Relativamente aos combustíveis, caso se trate de uma viatura de mercadorias com peso inferior a 3.500 kg, o IVA suportado na aquisição de gasóleo, bem como de GPL, de gás natural e de biocombustíveis, apenas será dedutível a 50%.

Por outro lado, caso esteja em causa um veículo pesado destinado ao transporte de mercadorias (ou seja, peso superior a 3.500 kg), o IVA suportado na aquisição de gasóleo e de gasolina, bem como dos restantes combustíveis mencionados, será integralmente dedutível.

## **MAJORAÇÃO DOS GASTOS COM COMBUSTÍVEL**

Outra das grandes vantagens associada à atividade de transporte de mercadorias encontra-se prevista no Estatuto dos Benefícios Fiscais (EBF), sendo dada a possibilidade aos sujeitos passivos de IRC (Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas) de majorarem, em 120%, os gastos suportados com qualquer combustível adquirido em Portugal, mas apenas desde que este seja utilizado em viaturas afetas ao transporte

rodoviário de mercadorias que tenham peso bruto igual ou superior a 3,5 toneladas.

Ainda sobre os combustíveis, para as grandes empresas de transportes de mercadorias, existe a possibilidade de recorrerem ao comumente designado “regime de reembolso do gasóleo profissional”, que se consubstancia, em termos sucintos, num regime de reembolso parcial da diferença entre o nível de tributação aplicável ao gasóleo rodoviário (impostos indiretos, exceto o IVA) e o valor mínimo de 330 euros/1.000 litros.

Por exemplo:

Aquisição de 1.000 litros de gasóleo rodoviário

- Impostos indiretos pagos = 600 euros.
- Valor do reembolso = 270 euros (600 euros - 330 euros).

Todavia, apenas ficam abrangidas por tal regime as viaturas de mercadorias que tenham peso superior a 3,5 toneladas, sendo imposto um limite anual de 35 mil litros ao gasóleo adquirido elegível para este regime.

Para mais informações sobre este tema, recomendamos a leitura do Ofício Circular n.º 35104/2019, de 9 de abril.

Salientamos ainda que, desde 2017, a majoração prevista no EBF e o reembolso do gasóleo profissional deixaram de ser benefícios cumuláveis, pelo que o gasóleo que tenha sido alvo de reembolso não poderá ser majorado.

## **TRIBUTAÇÃO AUTÓNOMA EM VIATURAS DE MERCADORIAS**

Retomando as questões fiscais e focando-nos, agora, apenas no IRC, destacamos a não sujeição a tributação autónoma de qualquer encargo que tenha incorrido relativamente a viaturas utilizadas,



única e exclusivamente, no âmbito do transporte de mercadorias (independentemente do seu valor de aquisição e da sua categoria), desde que tal atividade constitua objeto social do sujeito passivo.

Outro aspeto fundamental que salientamos em sede de IRC é a não aplicação de qualquer limitação para efeitos de depreciações aceites fiscalmente de viaturas afetas ao transporte de mercadorias, concorrendo estas, independentemente do valor de aquisição, integralmente para o cálculo do lucro tributável dos sujeitos passivos, desde que cumpridos os demais requisitos previstos no Código do IRC (CIRC) e em legislação complementar.

#### TRIBUTAÇÃO DAS AJUDAS DE CUSTO

Uma das particularidades que queremos ainda enfatizar, de modo a clarificar esta temática, é o tratamento das ajudas de custo pagas

aos colaboradores por empresas que se dedicam ao transporte de mercadorias.

Ora, como é do conhecimento geral, o CIRC tem prevista uma sujeição a tributação autónoma (à taxa de 5%) dos gastos com ajudas de custo (bem como das compensações por utilização de viatura própria – mais comumente conhecidas como “quilómetros”), que: a) não sejam tributados em sede de IRS na esfera dos respetivos trabalhadores; ou b) não sejam faturados aos clientes.

Em circunstâncias normais e tendo em conta o que a experiência inspetiva nos demonstra, o afastamento da tributação autónoma via faturação aos clientes só poderá ser aplicado se esta componente se encontrar devidamente elencada na fatura, não sendo aceite uma mera imputação indireta destes gastos aos clientes (a menos que seja possível demonstrar que a sua imputação se encontra refletida no preço faturado aos clientes).

#### ENTENDIMENTO ENTRE A AT E A ANTRAM

Sem prejuízo do exposto, chamamos a atenção de que, neste âmbito das ajudas de custo, existe um entendimento (reiterado pela AT em várias fichas doutrinárias), aplicável apenas às empresas associadas da ANTRAM, onde é dada possibilidade de efetuar a imputação indireta das ajudas de custo aos clientes, sem que tal prejudique o afastamento da sujeição a tributação autónoma. Todavia, para salvaguarda dos contribuintes, deverá sempre ser possível demonstrar a imputação analítica das ajudas de custo aos serviços/projetos/clientes.

Assim, se estivermos perante uma empresa associada da ANTRAM, que pague ajudas de custo aos seus colaboradores que sejam motoristas, poderá a mesma não relevar este valor na fatura que emite aos clientes (imputação indireta), sem que tal prejudique o afastamento da sujeição a tributação autónoma.

Por fim, não podemos deixar de dar nota de que o limite dos incentivos sujeitos às regras de minimis, aplicável às empresas que se dediquem ao transporte de mercadorias, tal como se encontra previsto no Regulamento da Comissão Europeia relativo à aplicação destes auxílios, não é, como na generalidade dos sectores/atividades, de 200 mil euros, mas de 100 mil euros por triénio.



Serve este artigo para dar a conhecer (ou relembrar) algumas das mais importantes vantagens fiscais associadas ao setor do transporte rodoviário de mercadorias, bem como mitigar eventuais dúvidas que possam existir sobre este tema