



OTOC
ORDEM DOS TÉCNICOS
OFICIAIS DE CONTAS

análise da OTOC

JOÃO ANTUNES

CONSULTOR DA ORDEM DOS
TÉCNICOS OFICIAIS DE CONTAS



A tributação autónoma sobre as viaturas ligeiras

A tributação autónoma sobre as viaturas ligeiras de passageiros e mistas tem um histórico de crescente aumento da carga fiscal ao longo dos anos.

Tudo começou no ano 2000, passando a tributar-se os encargos de viaturas ligeiras de passageiros à taxa de 6,4%, acabando-se com a exclusão da aceitação fiscal de 20 por cento desses encargos, alargando a base de incidência da tributação às empresas que também apresentavam prejuízo fiscal.

No ano seguinte, a tributação autónoma passa para 20 por cento sobre todos os encargos relacionados com viaturas ligeiras de passageiros.

O Orçamento do Estado para 2004 introduziu novidades quanto à tributação autónoma sobre as viaturas ligeiras de passageiros, passando a existir duas taxas, 6 por cento e 15 por cento para viaturas cujo custo de aquisição fosse superior a 40 mil euros, quando o custo fosse suportado por sujeitos passivos que apresentassem prejuízos fiscais nos dois exercícios anteriores àquele a que os encargos diziam respeito.

Em 2005, a taxa de tributação autónoma sobre encargos relacionados com viaturas ligeiras de passageiros desce para 5 por cento, mantendo-se, contudo, a taxa de 15 por cento para viaturas de valor superior a 40 mil euros, quando o sujeito passivo apresentasse prejuízos fiscais nos dois últimos anos.

Avanços, recuos e polémicas

Em 2008, com a Lei 64/2008, de 5 de dezembro, foram introduzidas novidades. Foi excluída a tributação autónoma sobre viaturas movidas exclusivamente a energia elétrica, uma medida que pretendia incentivar a utilização de viaturas elétricas, numa altura em que existia o objetivo político de apostar claramente nas energias renováveis.

Foram introduzidas duas taxas de tributação autónoma, 10 por cento e 5 por cento, esta última para viaturas ligeiras de passageiros ou mistas cujos níveis homologados de emissão de CO2 fossem inferiores a 120g/km, no caso de serem movidos a gasolina, e inferiores a 90g/km, no caso de serem movidos a gasóleo, desde que, em ambos os casos, tenha sido emitido certificado de conformidade.

Por outro lado, foi também introduzida a taxa de 20 por cento, para viaturas ligeiras de passageiros ou mistas cujo custo de aquisição fosse superior a 40 mil euros, quando os sujeitos passivos apresentassem prejuízos fiscais nos dois exercícios anteriores àquele a que os referidos encargos dissessem respeito.

Esta Lei gerou, à altura, muita polémica jurídica, pela alegada violação do princípio da retroatividade da lei fiscal, dado que a lei foi publicada em dezembro de 2008, com efeitos a 1 de janeiro desse mesmo ano, tendo dado origem a um acórdão que declarou a norma inconstitucional.

Com o Orçamento do Estado para 2011, mais uma novidade com incidência na tributação autónoma sobre viaturas ligeiras de passageiros e mistas, mantendo-se as taxas de 5 por cento e 10 por cento.

Contudo, a taxa de 20 por cento passou a incidir sobre o valor de aquisição (diferenciado) de acordo com o ano de aquisição da viatura e, por outro lado, todas as taxas de tributação autónoma foram aumentadas em 10 pontos percentuais quando os sujeitos passivos apresentem prejuízo fiscal no período de tributação.

Com a aprovação do OE 2014 não se mexe na tributação sobre viaturas em IRC, mas encontra-se previsto para os sujeitos passivos de IRS que exerçam uma atividade comercial e disponham de contabilidade organizada um aumento da taxa de tributação autónoma sobre os encargos com viaturas ligeiras de passageiros, mantendo-se a taxa de tributação de 10 por cento para viaturas ligeiras ou mistas com custo de aquisição inferior a 20 mil euros, que não tinha anteriormente limitação de valor.

Contudo, para os encargos com viaturas com valores de aquisição igual ou superior a 20 mil euros passa a aplicar-se a taxa de 20 por cento.

O foco sobre as viaturas ligeiras de passageiros

Temos, pois, assistido a uma repetida alteração das regras do jogo no que respeita, neste particular, à tributação autónoma das viaturas ligeiras de passageiros e mistas.

Convém não escamotear, talvez por uma questão cultural, que sempre houve tendência dos nossos empre-

sários para colocarem os custos das viaturas ligeiras nas empresas, tendo entendido o legislador que as viaturas, sobretudo as de valor elevado, não são ativos essenciais à atividade operacional das empresas e, também, convenhamos, uma forma fácil de arrecadar receita fiscal. O raciocínio do legislador terá sido penalizar as empresas com viaturas de valor elevado e ainda as penalizar mais se apresentarem prejuízo fiscal.

Impacto da reforma do IRC

O que se anuncia com a reforma do IRC, aprovada em Conselho de Ministros e apresentada à Assembleia da República, em 14 de outubro de 2013, em relação às tributações autónomas sobre viaturas ligeiras de passageiros, já fez levantar um coro de duras críticas, sobretudo provenientes do setor automóvel.

De facto, podemos concordar na essência ao princípio que preside à tributação autónoma desta categoria de despesa, mas somos igualmente da opinião que deveria existir um limite no agravamento fiscal.

A reforma do IRC insiste na tributação autónoma sobre os encargos com viaturas ligeiras de passageiros, motos ou motocicletas, excluindo veículos elétricos, que passam a estar sujeitos a tributação autónoma às taxas de:

- 15 por cento, se o custo de aquisição for inferior a 20 mil euros;
- 27,5 por cento, se o custo de aquisição for igual ou superior a 20 mil euros, mas inferior a 35 mil euros;
- 35 por cento, se o custo de aquisição for igual ou superior a 35 mil euros.

Estas taxas são elevadas em 10 pontos percentuais, em caso de prejuízos fiscais.

A tributação autónoma deixa de ser aplicável a despesas incorridas por estabelecimentos estáveis situados fora de Portugal, relativas à atividade exercida por seu intermédio.

Algumas tributações autónomas também não serão aplicáveis em caso de opção pelo regime simplificado de tributação.

Esta proposta de Lei de Reforma do IRC, aplicar-se-á a períodos de tributação que se iniciem a partir de 1 de janeiro de 2014 e prevê um agravamento sem precedentes da tributação autónoma sobre os encargos de viaturas ligeiras de passageiros, ainda não se sabendo ao certo se irá novamente assumir um carácter de retroatividade fiscal.

A imprevisibilidade das nossas normas fiscais e as constantes alterações no mesmo ano fiscal e a complexidade do imposto tem sido objeto continuado de observações, quer de fiscalistas, quer dos empresários.

As questões que ficam no ar são muitas: Será que esta reforma do IRC irá dar estabilidade às normas fiscais? Num mundo em que a fiscalidade também se joga no tabuleiro da competitividade entre as nações, para quando a previsibilidade e a estabilidade das normas?