



LeasePlan

Alterações Fiscais 2021

What's next?

leaseplan.com

Alterações Fiscais 2021 Porquê estas alterações?

O Acordo de Paris estabeleceu metas ambiciosas para a contenção do aumento da temperatura média global a 1,5°C, em 2050. Na Europa, e no que ao setor dos transportes diz respeito, estas metas são impostas tanto pelo lado da oferta (fabricantes automóveis) como pelo lado da procura. Pelo lado da oferta, foram fixados limites de emissões para 2021 e 2025 dirigidos ao portefólio das marcas. Pelo lado da procura, cabe a cada estado desenhar uma política fiscal que incentive a opção para a mobilidade elétrica em detrimento dos veículos a combustão.

De uma forma geral, os países europeus têm à sua disposição incentivos fiscais à compra e incentivos fiscais à utilização de veículos elétricos. Por exemplo, a Noruega optou por incentivos à utilização, no entanto a esmagadora maioria dos países opta por incentivos à compra e à utilização. Em Portugal, dispomos de incentivos à compra (através do Fundo Ambiental e ISV), incentivos à

circulação (desconto no IUC), incentivos locais (estacionamento gratuito para veículos 100% elétricos) e incentivos em sede de IVA e em sede de IRC (tributações autónomas).

No seguimento da proposta de lei apresentada pelo Partido das Pessoas, dos Animais e da Natureza (PAN), o Orçamento de Estado de 2021 aprovou as restrições de veículos híbridos e de veículos híbridos *plug-in* que têm acesso às taxas de tributação autónoma reduzidas bem como ao desconto no pagamento do Imposto sobre Veículos (ISV).



“Os testes da T&E concluíram que os 3 modelos PHEV em análise emitem entre 3 a 8 vezes mais do que os valores oficiais”



Como base da proposta apresentada, o PAN explica que veículos híbridos *plug-in* nem sempre garantem, só por si, um menor nível de emissões, nomeadamente porque, apesar de terem baixas autonomias em modo elétrico, por terem motores com maior cilindrada ou potência, apresentam um volume superior de emissões do que outras viaturas de motor convencional, mas com menor cilindrada ou potência. A grande maioria dos veículos híbridos *plug-in* são SUV's (*sport utility vehicles*) que são por norma mais pesados e robustos, pouco aerodinâmicos e com gastos muito superiores.

O legislador salienta ainda que a crescente procura por esta tipologia, em detrimento da aquisição de veículos 100% elétricos, deve-se simplesmente à bonificação apresentada nos termos de tributação e não à preocupação ecológica, tratando estes mesmos veículos

como *plug-in* “de fachada”. Desta forma, a proposta de lei considera que a bonificação transversal das taxas de tributação autónoma e ISV não é correta e deveria ser aplicada consoante as autonomias e as emissões de CO2 previstas para cada modelo.

A restrição à utilização das bonificações em sede de tributação fiscal dos veículos híbridos *plug-in* é já uma prática existente em alguns países da União Europeia, tais como Alemanha ou Inglaterra. Desde 2016, o Instituto de Controlo de Emissões Alemão (Emissions-Kontroll-Institut, EKl), da Deutsche Umwelthilfe, realiza medições independentes para verificar as emissões reais de CO2 e apurou que estes veículos podem emitir até sete vezes mais do que as emissões anunciadas, sendo que desta forma tem sido prática recorrente a imposição de algumas restrições ao acesso às taxas reduzidas.

“O setor dos transportes em Portugal produz sozinho **25% do total de emissões** (perto de 20 mega toneladas de CO2)”

A Federação Europeia para o Transporte e o Ambiente (T&E) corrobora das conclusões do Instituto de Controlo de Emissões alemão e num estudo de Novembro de 2020 – *Plug-in hybrids: is Europe heading for a new Diesel-gate?* –, no qual realizou testes comparativos de três modelos SUV híbridos *plug-in* (PHEV), concluiu que os 3 modelos emitem entre 3 a 8 vezes mais do que os valores oficiais. O documento faz recomendações tanto a Fabricantes como aos legisladores nacionais: aos primeiros é solicitado que aumentem as autonomias para pelo menos 80km reais para continuarem a beneficiar de incentivos fiscais, e aos segundos aconselha-se (entre outras coisas) o fim dos incentivos, a não ser que autonomia mínima exceda os 80km referidos, a capacidade de carga das baterias permita o carregamento rápido, o consumo exclusivamente a combustão seja substancialmente menor que o registado e a instalação de pelo menos um posto de carregamento

no escritório ou em casa – tudo condições *sine qua non* para a atribuição dos subsídios.

O objetivo destas restrições aos benefícios fiscais é levar os consumidores a optarem por veículos com autonomias elétricas cada vez maiores, reduzindo desta forma as emissões de CO2. De acordo com o *World Resources Institute* o setor dos transportes em Portugal é um dos mais representativos na emissão de CO2, produzindo sozinho 25% do total de emissões (perto de 20 mega toneladas de CO2). De acordo com a tecnologia disponível, é também o setor com maior potencial de alcançar as zero emissões num futuro de médio prazo através da utilização quase total de veículos eletrificados. É para as zero emissões que a União Europeia espera caminhar, e é para lá que caminham os países com maiores desenvolvimentos tecnológicos. Por esta razão, em 2015 a comunidade internacional assinou o Acordo de Paris, com o objetivo comum de no longo prazo



todas as nações se comprometerem a tomar medidas de combate às alterações climáticas, incluindo neste documento a trajetória para o atingimento da neutralidade carbónica em 2050.

Com os acontecimentos climáticos que temos vindo a viver nos últimos anos, tais como as ondas de calor que se fizeram sentir na Europa ou as inundações ciclónicas em Moçambique que voltaram a acontecer já este ano, muitos países antecipam poder atingir o objetivo a que se propuseram no Acordo Paris não em 2050 mas sim em 2040, tentando desta forma evitar cenários drásticos como os que se esperam para os próximos anos caso não hajam sérias correções no comportamento humano. A Alemanha, por exemplo, estende estes incentivos até 2030 em duas fases distintas: até 2024 apenas veículos elétricos com autonomias superiores a 60km e emissões de CO2 inferiores a 50g/km gozam dos benefícios fiscais, sendo que

entre 2025 e 2030 estes limites serão apertados para autonomias superiores a 80km. Espera-se que até 2040 existam ainda mais duas fases de tributações distintas, levando desta forma a que os condutores optem cada vez mais por veículos totalmente eletrificados.

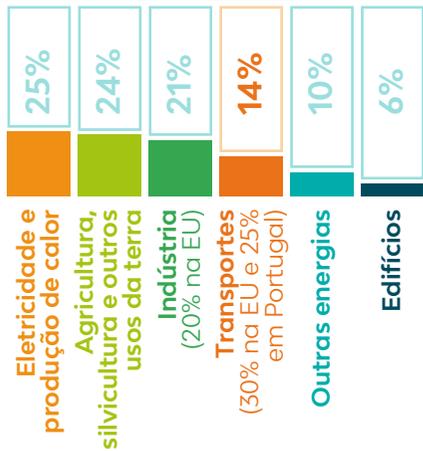
Na Alemanha até 2024

apenas veículos elétricos com autonomias superiores a 60km e emissões de CO2 inferiores a 50g/km gozam dos benefícios fiscais.

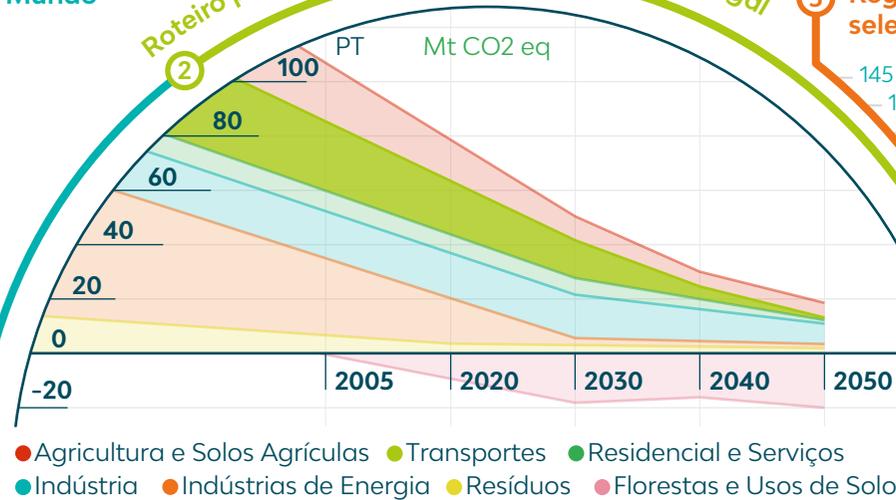
Entre 2025 e 2030 estes limites serão apertados para autonomias superiores a 80km.”

1 Emissões de CO2 por setor de atividade no Mundo

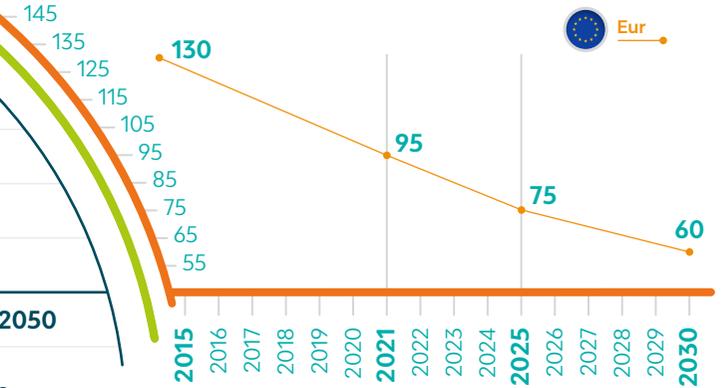
- O setor dos transportes em PT corresponde a 25% das emissões totais de CO2
 - É um dos setores com maior potencial de redução de emissões através da sua eletrificação.



2 Roteiro para a neutralidade carbónica em Portugal



3 Regras de emissões planeadas para regiões selecionadas g CO2/km, normalizado para NEDC



Entrada em vigor de multas por excesso de emissões **OEM paga 95€ para cada grama excedida por carro registado**

Equivalente a uma média de: **4,1L/100km de gasolina** e **3,6L/100km de gasóleo**

Equivalente a uma média de: **3,3L/100km de gasolina** e **2,8L/100km de gasóleo**

4 Emissões médias¹ realistas de CO2

Reais	121
Oficiais	70
	+73%

Os testes ao consumo de emissões de CO2 feitos por veículos híbridos *plug-in* demonstram que os consumos reais são quase duas vezes superiores aos oficiais.

Fonte: T&E, *Plug-in Hybrids: Is Europe heading for a new dieselgate?*, Nov 2020

5 Níveis de emissões que qualificam para redução fiscal na Europa

Ano	País	Autonomia	Emissões
2021	🇩🇪	▲ 60km de autonomia	▼ 50g CO2/km
	🇬🇧	▼ 50g CO2/km	
2025	🇩🇪	▲ 80km de autonomia	▼ 50g CO2/km
	🇬🇧	▲ A definir...	

Através das legislações de cada país existe o esforço de reduzir o nível de emissões

6 E em Portugal?



Alterações Fiscais 2021

Afinal o que muda em 2021?

A aprovação do Orçamento de Estado de 2021 inclui a proposta de alteração feita pelo PAN, uma vez que a mesma passou com votos favoráveis do Bloco de Esquerda, PS e dos deputados do PAN.

Esta proposta de alteração, de forma concreta, incide sobre o ponto nº8 do artigo 88º do CIRC e o artigo 8º do CISV, onde ambos referem que o acesso às reduções de taxa tanto de IRC como de ISV apenas se aplicarão a veículos híbridos com autonomias exclusivamente em modo elétrico iguais ou superiores a 50km e emissões de CO2 inferiores a 50g/km.

As alterações ao ISV

O artigo 8º do CISV refere quais os termos em que é aplicada qualquer taxa intermédia de ISV, sendo que no caso nos veículos híbridos aplicar-se-á a seguinte decisão: *“60%, aos automóveis ligeiros de passageiros que se apresentem equipados com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, quer de energia elétrica ou solar quer de gasolina ou de gasóleo, desde que apresentem uma autonomia em modo elétrico superior a 50 km e emissões oficiais inferiores a 50 gCO2/km”*. Na prática, o que esta disposição legal define para os veículos híbridos é que, como não dispõem de autonomias em modo exclusivamente elétrico, todos eles deixam todos de beneficiar do desconto de 60% no ISV como até aqui.

Já no caso dos veículos híbridos *plug-in* a bonificação passa a ser apenas de 25%, desde que cumpridas os dois critérios da já chamada regra dos 50/50: *“[o desconto fiscal a aplicar será] De 25% aos ligeiros de passageiros híbridos plug-in, desde que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 Km e emissões oficiais inferiores a 50 gCO2/km.”*

As alterações das Tributações Autónomas em sede de IRC

O artigo 88º do CIRC que define os termos da tributação autónoma em Portugal, refere-se no seu nº 18 à tributação de *“viaturas ligeiras de passageiros híbridas plug-in”* onde até 2020 existia redução de escalão de tributação, independentemente das emissões de CO2 de cada veículo. O novo nº18 tem a

seguinte redação: *“No caso de viaturas ligeiras de passageiros híbridas plug-in, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 quilómetros e emissões oficiais inferiores a 50 gCO2/km, as taxas referidas nas alíneas a), b) e c) do n.º 3 são, respetivamente, de 5 %, 10 % e 17,5 %”*

O impacto fiscal da alteração da lei é bastante significativo, não só tendo em consideração a redução de bonificação no ISV e na TA, mas também o aumento do IVA por consequência do aumento do ISV, uma vez que o ISV entra na base de cálculo do valor de IVA a pagar.

Impacto das alterações fiscais nos PHEV e HEV	Veículo Híbrido <i>Plug-in</i>	Veículo Híbrido
Cilindrada	1477	1995
Emissões CO2	47	127
Autonomia elétrica	45	0
Combustível	Gasolina	Gasóleo
ISV 2020	467€	3.192€
ISV 2021	1.866€	5.320€
Variação ISV (€/%)	1.400€/300%	2.128€/67%
Preço Compra s/ IVA 2020*	38.467€	47.487€
Preço Compra s/ IVA 2021*	39.866€	49.615€
TA 2020	2.070€	5.111€
TA 2021	4.291€	5.340€
Variação TA (€/%)	2.221€/107%	229€/4%
Aquisição + vida útil 4 anos (2020)	55.594€	68.631€
Aquisição + vida útil 4 anos (2021)	66.198€	82.386€
Variação (Aquisição + vida útil) (€/%)	10.604€/19%	13.755€/20%

(*) O preço de compra inclui o ISV do ano correspondente

Tal como verificamos através do exemplo, **o ISV é calculado no momento de compra do veículo** e, por isso, não afeta qualquer veículo já adquirido. **Este é um imposto calculado apenas uma vez durante a vida útil do veículo** e não existirá qualquer retroatividade sobre o mesmo.

Dito isto, percebemos pelos exemplos acima que o veículo *plug-in* terá um acréscimo de 300% na sua despesa fiscal com ISV e o veículo híbrido irá pagar mais cerca de 2.000EUR (ou mais 67%) do que pagava em 2020.

Quando olhamos para a tributação autónoma o cenário torna-se mais complexo uma vez que este imposto é calculado de forma anual. Com efeito, também não existe retroatividade na lei, mas a partir de 2021 todos os veículos híbridos *plug-in* com autonomias elétricas inferiores a 50km e emissões de CO2 superiores a 50g/km não terão acesso à redução na taxa de tributação autónoma, passando desta forma a ter um custo significativamente superior em sede de IRC.

Com a entrada em vigor do Orçamento de Estado 2021, no final dos 4 anos de utilização um veículo híbrido (*plug-in* ou não) que não cumpra os requisitos referidos poderá ter um acréscimo de despesa da ordem dos 19% a 20%, o que se pode tornar sem dúvida num impedimento para a aquisição deste tipo de veículos.

Uma das questões que se coloca neste novo regime fiscal é qual a utilização do ciclo de consumo, WLTP ou NEDC. Neste âmbito, as alterações não causam qualquer efeito, sendo que o veículo é tributado de acordo com o seu consumo certificado tal como acontecia até aqui, quer tenha sido certificado em NEDC (veículos anteriores a 2018) ou em WLTP (veículos posteriores a 2018).

Quanto ao cálculo das autonomias elétricas, outra questão que surge é qual o ciclo de consumo a utilizar, se o consumo misto ou urbano. Para esclarecer este tema, a Autoridade Tributária emitiu um ofício onde clarifica que *“a autonomia mínima de 50 km das baterias no modo elétrico dos veículos híbridos plug-in é relativa à autonomia combinada ou à autonomia em cidade, uma vez que ambas constam no certificado de conformidade, não tendo o legislador especificado qual o tipo de autonomia a considerar”*. Desta forma, a seleção do ciclo de consumo dependerá sempre do que for mais vantajoso para o cálculo da fiscalidade. No caso dos veículos híbridos *plug-in* o consumo mais vantajoso é sem dúvida o consumo em cidade ou urbano; este tipo de veículos consegue facilmente aumentar as suas autonomias em ambiente citadino, sendo que o consumo é nulo em momentos de paragem e regenera em momentos de descida.

A grande dificuldade do momento é sem dúvida a identificação, à partida, dos veículos que estão incluídos nesta nova redação da lei, uma vez que tanto autonomias como emissões de CO2 são afetadas com os opcionais escolhidos por cada cliente na aquisição do seu veículo.

“A partir de 2021 todos os veículos híbridos *plug-in* com autonomias elétricas inferiores a

50km

e emissões de CO2 superiores a

50km

não terão acesso à redução na taxa de tributação autónoma, passando desta forma a ter um custo significativamente superior em sede de IRC.”

No momento da seleção do veículo o comprador pretenderá saber a que escalão de tributação autónoma o veículo pertencerá bem como o valor do ISV a pagar, independentemente dos opcionais que selecionar, mas neste momento as marcas ainda não estão totalmente preparadas para garantir estas homologações antes da encomenda efetiva do veículo.





LeasePlan

What's next?

leaseplan.com