

Divergências fiscais no setor automóvel na Península Ibérica

Ana Maria Silvestre Martiniano

Mestrado em Gestão

Orientador:

Doutor Paulo Jorge Dias, Professor Auxiliar

Coorientador:

Doutora Ana Conceição, Professora Auxiliar

Novembro, 2022

Departamento de Marketing, Operações e Gestão Geral

Divergências fiscais no setor automóvel na Península Ibérica

Ana Maria Silvestre Martiniano

Mestrado em Gestão

Orientador:

Doutor Paulo Jorge Dias, Professor Auxiliar

Coorientador:

Doutora Ana Conceição, Professora Auxiliar

Novembro, 2022

Agradecimentos

A presente dissertação de mestrado resulta de um longo período de trabalho, e ao longo dele contei com o apoio de diversas pessoas às quais estou deveras agradecida.

Em primeiro lugar, quero agradecer aos meus orientadores, o Doutor Paulo Jorge Dias e a Doutora Ana Cristina Conceição, pelo apoio e essencial orientação.

À minha família pela força. Em especial às minhas irmãs, Susana e Sofia Martiniano, e ao Tiago Brito, que estiveram sempre disponíveis para me ouvir e aconselhar.

Aos meus colegas de trabalho, Maria Bris e Pedro Frazão, um enorme agradecimento pela ajuda fundamental que deram a este trabalho.

A todos os meus amigos, que de uma forma direta ou indireta estiveram presentes com boas conversas e palavras amigas para aliviar o stress. Em especial ao Rui Alves, que apesar de longe, soube sempre como estar presente com as suas mensagens de apoio.

Muito obrigada!

Resumo

O imposto pode ser definido como uma prestação pecuniária a que os Governos recorrem com a finalidade de gerar receita pública e controlar a sua macroeconomia.

O setor automóvel é um dos maiores contributos para a economia de um país e para a receita pública, através da sua tributação. Atualmente, também é dos setores mais poluentes através da libertação de gases de efeito de estufa, pelo que houve a necessidade de reformular as políticas fiscais para incentivar a procura de automóveis menos poluentes. A tributação automóvel varia de país para país, mesmo dentro da União Europeia os seus Estados Membros aplicam diferentes taxas de imposto e incentivos fiscais.

Com este trabalho pretende-se analisar as diferenças na tributação automóvel, aplicadas por Portugal e Espanha. Através de um estudo comparativo são identificados os impostos e benefícios fiscais nos dois países, bem como a sua composição e forma de cálculo para obtenção do imposto final a pagar. É feita uma comparação com o auxílio de cenários reais que mostram a diferença no valor do imposto em modelos de automóveis comercializados em Portugal e também em Espanha, onde distinguem um cenário mais vantajoso para um dos países.

Palavras-chave: Imposto, Receita Pública, Automóvel, Portugal, Espanha

Abstract

A tax can be defined as pecuniary contribution Governments use to generate public income and manage the country's economy.

Through its taxation, the automotive sector is one of the biggest contributors to public income and, as such, to a country's economy. Currently, it is also one of the most significant polluters, due to greenhouse gas emissions, which forced Governments worldwide to reform tax policies that encourage the acquisition of more eco-friendly cars. Automotive tax policies vary from country to country and even the different members of the European Unions impose distinct tax rates and incentives.

This dissertation intends to analyze said automotive policies, more specifically those applied by Portugal and Spain. Using a comparative study, we identify rates and benefits in both countries, as well as their composition and calculation method of the final tax paid. A comparison is made using actual scenarios that show the difference in the charges applied to car models sold in Portugal and Spain, which distinguishes a more advantageous case in one of these countries.

Keywords: Tax, Public Income, Automotive, Portugal, Spain

Índice

| | |
|---|----|
| 1. Introdução | 1 |
| 2. Revisão de literatura | 2 |
| 2.1. O automóvel..... | 2 |
| 2.2. Tributação nos automóveis | 2 |
| 2.3. Tributação nos automóveis pelo mundo | 6 |
| 2.4. Dimensão da receita fiscal | 7 |
| 2.5. Perspetivas futuras | 9 |
| 3. Metodologia..... | 10 |
| 4. Análise comparativa | 11 |
| 4.1. Tributação automóvel em Portugal..... | 11 |
| 4.1.1. Imposto Sobre Veículos | 11 |
| 4.1.2. Imposto sobre o Valor Acrescentado..... | 14 |
| 4.1.3. Imposto Único de Circulação..... | 15 |
| 4.1.4. Imposto Sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos | 16 |
| 4.1.5. Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas..... | 16 |
| 4.2. Tributação automóvel em Espanha..... | 18 |
| 4.2.1. Imposto de Matriculação | 18 |
| 4.2.2. Imposto sobre o Valor Acrescentado..... | 18 |
| 4.2.3. Imposto sobre Veículos de Tração Mecânica | 19 |
| 4.2.4. Imposto sobre Hidrocarbonetos | 19 |
| 4.2.5. Imposto sobre Sociedades..... | 20 |
| 4.3. Síntese..... | 21 |
| 5. Resultados | 22 |
| 6. Conclusões | 24 |
| Referências Bibliográficas | 26 |
| Bibliografia..... | 26 |
| Legislação e Informações fiscais | 28 |

Índice de Figuras

| | |
|---|----|
| Figura 1 – Tabela A – Componente cilindrada..... | 11 |
| Figura 2 – Tabela A – Componente ambiental – Gasolina NEDC..... | 12 |
| Figura 3 – Tabela A – Componente ambiental – Gasóleo NEDC | 12 |
| Figura 4 – Tabela A – Componente ambiental – Gasolina WLTP..... | 13 |
| Figura 5 – Tabela A – Componente ambiental – Gasóleo WLTP..... | 13 |
| Figura 6 – Categoria A | 15 |
| Figura 7 – Categoria B | 15 |
| Figura 8 – Categoria B – Após 01/01/2017..... | 15 |
| Figura 9 – Categoria B – Coeficiente..... | 16 |
| Figura 10 – Taxas IVTM..... | 19 |
| Figura 11 – Coeficientes nas depreciações..... | 20 |

Índice de Tabelas

| | |
|---|----|
| Tabela 1 – Receita do Imposto sobre veículos | 8 |
| Tabela 2 – Receita do Imposto de Matriculação..... | 8 |
| Tabela 3 – Dedução de IVA | 14 |
| Tabela 4 – Taxas do ISP | 16 |
| Tabela 5 – Taxas do imposto de matriculação | 18 |
| Tabela 6 – Taxas do imposto sobre hidrocarbonetos | 20 |
| Tabela 7 – Síntese Impostos PT e ES..... | 21 |
| Tabela 8 – Exemplo modelos elétricos | 22 |
| Tabela 9 – Exemplo modelos com emissões CO ₂ entre 120 e 159..... | 22 |
| Tabela 10 – Exemplo modelos com emissões CO ₂ entre 160 e 200..... | 23 |
| Tabela 11 – Exemplo modelos com emissões CO ₂ superiores a 201 | 23 |
| Tabela 12 – Análise o mercado PT | 24 |

Índice de Gráficos

| | |
|---|---|
| Gráfico 1 – Veículos em circulação em Portugal por tipo de combustível..... | 5 |
| Gráfico 2 – Veículos em circulação em Espanha por tipo de combustível | 5 |
| Gráfico 3 – Receita fiscal anual sobre veículos de países da União Europeia em 2020 | 8 |
| Gráfico 4 – Tamanho do mercado global de veículos elétricos em 2021 e 2027 | 9 |

Glossário

ACAP – Associação Automóvel de Portugal
ANFAC – *Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones*
ARAN - Associação Nacional do Ramo Automóvel
CIRC – Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas
CISV – Código do Imposto Sobre Veículos
CIUC – Código do Imposto Único de Circulação
CO₂ – Dióxido de Carbono
ES – Espanha
GNV – Gás Natural Veicular
GPL – Gás de Petróleo Liquefeito
IH – Imposto sobre Hidrocarbonetos
IM – Imposto de Matriculação
IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes
INE – Instituto Nacional de Estatística
I.O. – Índice de Octanagem
IRC – Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas
IS – Imposto sobre Sociedades
ISP – Imposto Sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos
ISV – Imposto Sobre Veículos
IUC – Imposto Único de Circulação
IVA – Imposto sobre Valor Acrescentado
IVTM – *Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica*
km – Quilómetro
NEDC – *New European Driving Cycle*
NO_x – Óxido de Azoto
PHEV – *Plug-In Hybrid Electric Vehicle*
PIB – Produto Interno Bruto
PT – Portugal
t – Toneladas
UE – União Europeia
WLTP – *Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedur*

1. Introdução

Atualmente, a mobilidade tornou-se uma das necessidades mais presentes no quotidiano de um cidadão, e o automóvel tornou-se indispensável.

Ao longo dos anos, com o aumento do número de automóveis em circulação, começaram a surgir questões relacionadas com as alterações climáticas provocadas, principalmente, pelo automóvel através da libertação de gases de efeito de estufa (Srivastava et al., 2022).

Os impostos no setor automóvel, prestações dos Governos que geram receita pública, passaram a ter também como critério de tributação as emissões de CO₂. Os países reformularam as suas políticas fiscais, adicionando aos seus cálculos de imposto a pagar rubricas ambientais em função da poluição que cada automóvel emite e criaram incentivos fiscais para influenciar o mercado automóvel a ficar mais “amigo do ambiente” (Ma & Mayburov, 2021b).

Através do estudo comparativo, este trabalho tem como objetivo identificar as diferenças nos impostos do setor automóvel, entre Portugal e Espanha, através da legislação em vigor de cada país. Esta escolha deve-se às grandes diferenças fiscais que têm, embora sejam países vizinhos pertencentes à Península Ibérica, com uma história em comum e atualmente com acordos bilaterais e relações diplomáticas.

Pretende-se identificar os critérios de cálculo e de que forma contêm elementos ambientais e benefícios fiscais para promover a diminuição da poluição.

Apesar de Espanha ter impostos idênticos, que tributam o setor automóvel de forma idêntica, há uma diferença significativa e mais favorável em relação a Portugal. As taxas aplicadas são inferiores e a complexidade do cálculo dos impostos é menor. Pode ser apontado como um ponto em comum o interesse na diminuição de emissões de CO₂ através de incentivos para automóveis elétricos.

A dissertação é composta por seis capítulos. O primeiro capítulo, a introdução, apresenta a importância do tema, a questão de investigação e os objetivos a cumprir. O segundo capítulo contextualiza o tema através da revisão de literatura, apresentando a evolução do automóvel, o objetivo do imposto e da tributação nos automóveis, exemplos de tributações pelo mundo, a dimensão da receita fiscal e perspetivas futuras. O terceiro capítulo explica os métodos utilizados para o desenvolvimento do estudo. O quarto capítulo apresenta a análise comparativa da legislação presente no setor automóvel nos dois países. O quinto capítulo consiste na explicação de resultados provenientes de cenários reais. O sexto capítulo, e último, apresenta todas as conclusões do estudo.

2. Revisão de literatura

2.1. O automóvel

Desde a primeira tentativa de invenção do automóvel, em 1769 pelo francês Nicolas-Joseph Cugnot, até aos dias de hoje, o automóvel passou por grandes evoluções. O ano de 1886 ficou marcado como o ano da invenção do carro moderno, quando Karl Benz registou o seu primeiro automóvel já com um motor a gasolina inventado por Gottlieb Daimler. (Alcoforado, 2022).

No início do século XX, grande parte dos automóveis produzidos eram movidos a vapor ou energia elétrica. Embora o uso do petróleo como combustível tenha sido descoberto por volta do ano de 1850, e por consequência ter sido inventado o motor de combustão interna, só após a 1ª Guerra Mundial é que surgiram linhas de produção mais baratas e os automóveis com motores de combustão passaram a ser mais vantajosos (Alcoforado, 2022).

A crise do petróleo na década de 70 despertou novamente o interesse pelo desenvolvimento da tecnologia dos carros elétricos e algumas marcas reiniciaram a produção de modelos elétricos, mesmo havendo pouca competitividade no mercado automóvel. No início dos anos 2000, com o desenvolvimento das baterias, é possível produzir automóveis com uma autonomia superior a 300 km, o que torna o carro elétrico mais competitivo e incentiva a um mercado mais sustentável (Castro et al., 2020).

Atualmente o aumento constante das emissões de gases efeito de estufa por parte do setor automóvel, um dos grandes responsáveis, é uma preocupação global. A mobilidade elétrica surge como uma alternativa mais sustentável, com zero emissões de gases efeito de estufa, ganhando cada vez mais força no mundo automóvel (Srivastava et al., 2022).

2.2. Tributação nos automóveis

Um país recorre aos impostos como um método de controlo na sua macroeconomia (Ma & Mayburov, 2021b) e para atender às necessidades da sua comunidade através da receita pública (Carlos, 2020).

Uma das principais finalidades dos impostos é a obtenção de receita para cobrir as necessidades dos Estados e outras entidades públicas. Existem também outras finalidades extrafiscais, como: redistribuição da riqueza, em que particulares ou empresas com maior capacidade financeira devem contribuir mais do que os de menor capacidade; estabilidade macroeconómica, no que diz respeito ao controlo da inflação e ao equilíbrio do consumo e investimento; influência na afetação de recursos, tanto em particulares como empresas, na forma como estes afetam os seus recursos (ibid.).

O imposto pode ser considerado como uma prestação que resulta da obrigação do dever jurídico tributário, mas não como uma penalidade. É uma prestação de carácter patrimonial e definitiva, uma vez que o imposto devido (pecuniário) nunca está sujeito a restituição ou reembolso. E o que o distingue de uma taxa é a unilateralidade, visto que não há nenhuma contrapartida individualizada para o sujeito passivo (ibid.).

A classificação mais utilizada para a sua distinção é como impostos diretos e impostos indiretos. Considera-se um imposto direto, todo aquele que incide sobre o rendimento e património, ou seja, tributa a riqueza. Já o imposto indireto é sobre o consumo, não tributa diretamente a riqueza, mas sim a aquisição de bens ou serviços que resultam da riqueza (ibid.).

Para além desta classificação, também há a necessidade de criar impostos como medidas anti-abuso, que tributam despesas que não são consideradas imprescindíveis para a atividade da empresa e que podem influenciar situações de elisão fiscal. O objetivo é desencorajar estas despesas. Em Portugal existe como exemplo as tributações autónomas (Marques, 2017).

Relativamente aos impostos no setor automóvel, estes influenciam diretamente a indústria automobilística e a forma de como esta se desenvolve (Ma & Mayburov, 2021a).

Para o enquadramento fiscal, a categoria de cada veículo é fundamental. Para efeitos de homologação, a União Europeia (UE) classifica os veículos com as seguintes categorias (IMT, 2022):

- a) M – Veículos a motor para transporte de passageiros, com pelo menos 4 rodas:
 - a.1.) M1 – Transporte de passageiros com 8 lugares no máximo, para além do condutor (ligeiros de passageiros);
 - a.2.) M2 – Transporte de passageiros com mais de 8 lugares, para além do condutor, e uma massa máxima não superior a 5 t (toneladas) (pesados de passageiros);
 - a.3.) M3 – Transporte de passageiros com mais de 8 lugares, para além do condutor, e uma massa máxima superior a 5 t (pesados de passageiros).
- b) N – Veículos a motor para transporte de mercadorias, com pelo menos 4 rodas:
 - b.1.) N1 – Transporte de mercadorias com massa não superior a 3,5 t (ligeiros de mercadorias);
 - b.2.) N2 – Transporte de mercadorias com massa superior a 3,5 t mas não superior a 12 t (pesados de mercadorias);
 - b.3.) N3 – Transporte de mercadorias com massa máxima superior a 12 t (pesados de mercadorias).
- c) O – Reboques (incluindo semi-reboques):
 - c.1.) O1 – Com massa máxima não superior a 0,75 t;

- c.2.) O2 – Com massa máxima superior a 0,75 t mas não superior a 3,5 t;
- c.3.) O3 – Com massa máxima superior a 3,5 t mas não superior a 10 t;
- c.4.) O4 – Com massa máxima superior a 10 t.

O regime de tributação dos automóveis tem como base impostos diretos e indiretos. Estes incidem sobre a aquisição e registos de matriculação e importação (em função do valor de aquisição e componentes ambientais), sobre a propriedade (atribuindo valores anuais, calculados igualmente em função do valor de aquisição e componentes ambientais), e ainda sobre consumos do veículo (sobre o valor da despesa) (Amorim, 2012).

Sendo das indústrias que mais poluem o ambiente através das emissões de carbono, incentivou os governos a criarem políticas fiscais para diminuir a poluição ambiental e impulsionar a procura de veículos a combustíveis alternativos menos poluentes (Ma & Mayburov, 2021b).

A UE, a partir de 2007, começou a implementar vários controlos ambientais aos seus Estados Membros, para os mesmos adotarem medidas mais eficazes na redução de emissões de CO₂. Posto isto, vários países europeus adotaram um modelo de tributação automóvel formado por impostos indiretos com relevância ambiental, cuja base tributável contém critérios ambientais (emissões de CO₂ e tipo de combustível) para determinar o valor a pagar no momento da aquisição/matriculação do automóvel e durante os anos da sua utilização (Amorim, 2012).

A influência destas alterações nas políticas fiscais traduziu-se nestes últimos anos na subida de veículos a combustíveis alternativos, conforme indicado no Gráfico 1 e 2. Em Portugal, no ano de 2020, o número de veículos a GPL (Gás de Petróleo Liquefeito) teve um pequeno crescimento de 1,87% em relação ao ano anterior, enquanto os Outros (híbridos e elétricos) tiveram um crescimento significativo de 40,53%. No mesmo ano, Em Espanha, o número de veículos a GPL (Gás de Petróleo Liquefeito) teve um crescimento de 22,27% em relação ao ano anterior e os Outros (híbridos e elétricos) tiveram um crescimento também significativo de 43,02%.

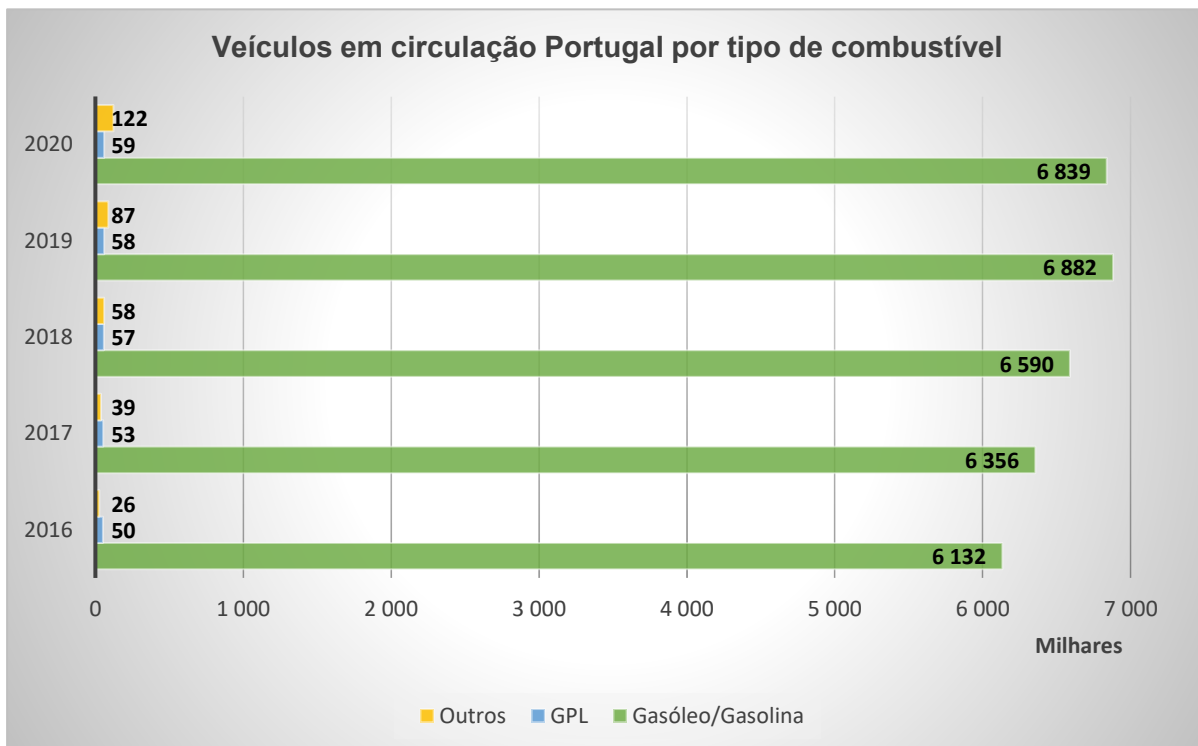


Gráfico 1 – Veículos em circulação em Portugal por tipo de combustível
 Fonte: Adaptado de PORDATA, 2021



Gráfico 2 – Veículos em circulação em Espanha por tipo de combustível
 Fonte: Adaptado de ANFAC, 2020

A tributação nos automóveis é uma matéria sujeita a muitas pesquisas e opiniões. Uma delas é a de Herfurth (2021), que argumenta que apesar de alguns impostos serem formados com base em componentes ambientais, a tributação nos automóveis devia ser em função dos km percorridos. Cada km percorrido também prejudica o ambiente e desgasta as vias, pelo que com esta opção o carro seria usado com mais controlo e apenas em circunstâncias em que não houvesse alternativa para a deslocação.

2.3. Tributação nos automóveis pelo mundo

Por todo o mundo, a tributação no setor automóvel ocupa um lugar importante, e a ligação ambiental fez com que os países tivessem a necessidade de reformular as suas políticas fiscais de forma a promover a venda de veículos mais “amigos do ambiente”.

Na Europa, os sistemas nacionais de tributação de veículos variam de país para país, em função dos componentes fiscais (impostos sobre a compra, impostos anuais de propriedade, impostos para particulares ou empresas) e dos parâmetros da base tributária (emissões de CO₂, cilindrada, tipo de combustível, autonomia elétrica, preço do veículo) (Hauff et al., 2018).

No que respeita a incentivos, são igualmente diversos. Alguns países concedem subsídios associados à compra de veículos elétricos e de baixas emissões de CO₂, enquanto outros aplicam isenções fiscais, totais ou redução de impostos, para esses mesmos veículos (Fridstrom & Ostli, 2021).

Na Alemanha não existe imposto no momento do registo/matriculação, havendo apenas uma taxa de inscrição municipal, e o imposto anual sobre veículos é calculado em função do combustível e emissões de CO₂. Em 2016 foram criados subsídios como incentivo à compra de veículos elétricos e veículos PHEV (Plug-In Hybrid Electric Vehicle). Na compra desses veículos as empresas obtêm uma redução no cálculo da base tributável consoante a capacidade da bateria e o ano da compra (Hauff et al., 2018).

Nos Países Baixos, o cálculo do imposto de registo/matriculação tem por base as emissões de CO₂, com exceção dos veículos elétricos que são isentos e dos veículos PHEV que tem uma classificação diferente. O imposto anual sobre veículos depende do peso e do combustível do veículo (ibid.).

Em Itália, a tributação depende apenas da potência do motor, podendo cada província alterar a taxa. Como incentivos ambientais, os veículos elétricos são isentos de imposto anual nos primeiros cinco anos, a contar da data da primeira matrícula, e com redução na taxa após o fim da isenção (ibid.).

A Noruega, para além do imposto de registo/matriculação, calculado de acordo com o peso do veículo, também tem um imposto sobre as importações em função do peso e das

emissões de CO₂ e de NOx. Os veículos elétricos e veículos PHEV têm vantagens nos impostos já referidos, no IVA, e no imposto anual apenas os veículos elétricos (ibid.).

No Reino Unido, o imposto de registo/matriculação é um valor fixo, no entanto existem subsídios de compra com três categorias diferentes, em função das emissões de CO₂. Em relação ao imposto anual sobre veículos, no primeiro ano depende das emissões de CO₂, com isenção para os veículos elétricos, e nos anos seguintes depende do preço de aquisição do veículo. No contexto empresarial, os impostos são reduzidos para veículos com emissões de CO₂ baixas ou nulas e agravados no caso de veículos a gasóleo (ibid.).

Na França, o imposto de registo/matriculação depende da potência do veículo e das suas emissões de CO₂, enquanto o imposto anual sobre veículos apenas se aplica a veículos acima de 190 CO₂/km. Veículos da empresa têm subsídios em função das emissões de CO₂ e no caso de substituições de veículos a gasóleo (registado antes de janeiro de 2007) por um veículo novo elétrico ou PHEV (ibid.).

A China, grande indústria automobilística, começou por tributar a uma taxa de 10% sobre o valor de cada veículo na sua compra, com um dos objetivos de gerar receita fiscal para o país e contribuir para o crescimento e controlo da indústria automobilística. No entanto, com o passar dos anos e com o desenvolvimento tecnológico e económico, a China precisou também de evoluir e criar políticas fiscais, como a isenção no imposto sobre a compra de veículos que sejam movidos a combustíveis alternativos (Ma & Mayburov, 2021a).

2.4. Dimensão da receita fiscal

O automóvel é um instrumento fundamental na mobilidade dos cidadãos e bens, o que levou a que o setor automóvel se tornasse num dos setores mais importantes na economia de um país através do seu produto que está totalmente integrado na sociedade. É dos mais importantes na criação de receita através da sua tributação, e no crescimento económico dos países desenvolvidos, através dos seus indicadores macroeconómicos e inovação/desenvolvimento (Caetano, 2014, como citado em Pinheiro, 2019).

Na Europa, a receita fiscal proveniente do setor automóvel continua a ter um papel fundamental nas suas economias, e como representado no Gráfico 1 do Statista, em 2020, a Alemanha foi dos países da União Europeia com mais receita fiscal através de operações com IVA.

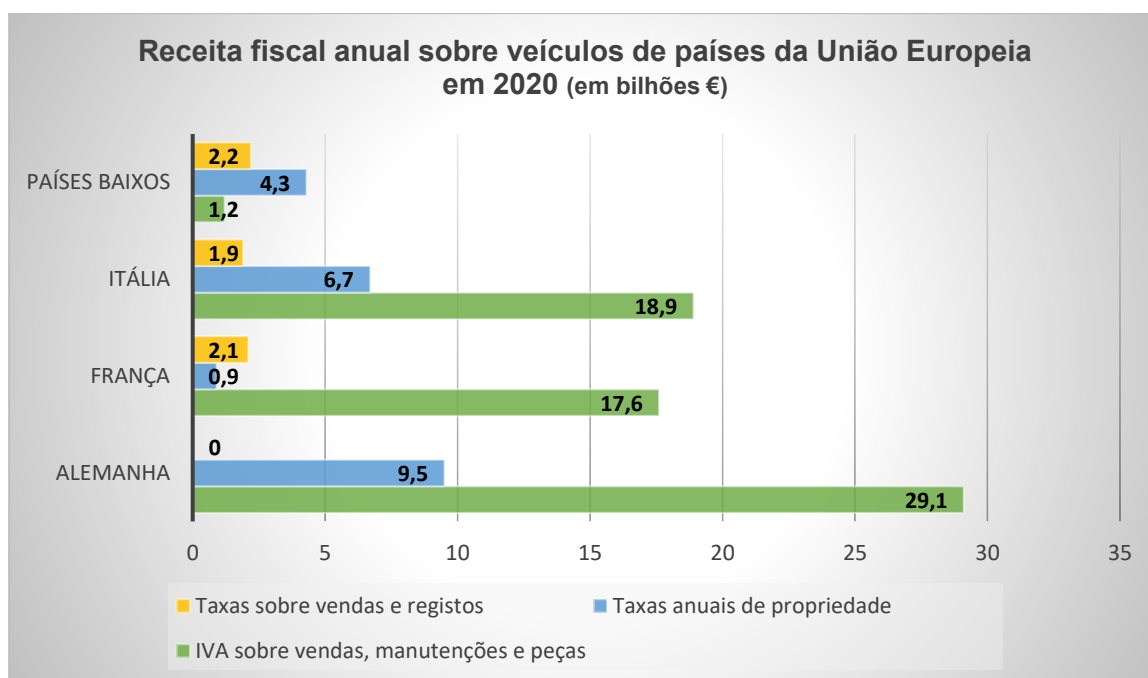


Gráfico 3 – Receita fiscal anual sobre veículos de países da União Europeia em 2020
 Fonte: Adaptado de Statista, 2022a

Em Portugal, o Imposto Sobre Veículos (ISV) é um dos impostos que constam na tributação automóvel e fonte de receita para o país. Conforme representado na Tabela 1, há dois anos consecutivos que tem uma redução, sendo mais relevante em 2020 com uma variação negativa de 39,84%.

| Receita do Imposto Sobre Veículos | | | | Milhares € | |
|--|---------|--------------------|---------|--------------------|--|
| 2018 | 2019 | Variação 2019/2018 | 2020 | Variação 2020/2019 | |
| 784.837 | 743.405 | - 5,28% | 447.218 | - 39,84% | |

Tabela 1 – Receita do Imposto sobre veículos
 Fonte: Adaptado de INE, 2021

O imposto equivalente em Espanha, designado por Imposto de Matriculação (IM), apenas em 2020 tem uma variação significativa de 42,39%.

| Receita do Imposto de Matriculação | | | | Milhares € | |
|---|---------|--------------------|---------|--------------------|--|
| 2018 | 2019 | Variação 2019/2018 | 2020 | Variação 2020/2019 | |
| 456.356 | 541.979 | 18,76% | 312.240 | - 42,39% | |

Tabela 2 – Receita do Imposto de Matriculação
 Fonte: Adaptado de ANFAC, 2020

2.5. Perspetivas futuras

O setor automóvel, atualmente, representa 23% das emissões globais de gases de efeito de estufa e prevê-se que o mesmo aumente até 50% até 2050 (Srivastava et al., 2022).

Com o aumento das questões ambientais e com as políticas fiscais a contribuir também para o aumento da produção de veículos a combustíveis não-convencionais (Ma & Mayburov, 2021b) os veículos elétricos surgem como uma alternativa mais ecológica e a mobilidade elétrica começa a destacar-se (Srivastava et al., 2022).

Os veículos elétricos são cada vez mais uma opção atraente para as empresas e consumidores finais, devido às melhorias de eficiência e vida útil das baterias. Os elétricos estão a conquistar o mercado automóvel no mundo. Na China, por exemplo, espera-se que representem entre 25 e 50% do mercado de veículos de passageiros no país, até ao ano de 2025 (Carlier, 2022).

Entre 2021 e 2027, prevê-se que o mercado global de veículos elétricos aumente mais de quatro vezes, correspondendo a uma taxa de crescimento anual de mais de 19,19% (Statista, 2022b).

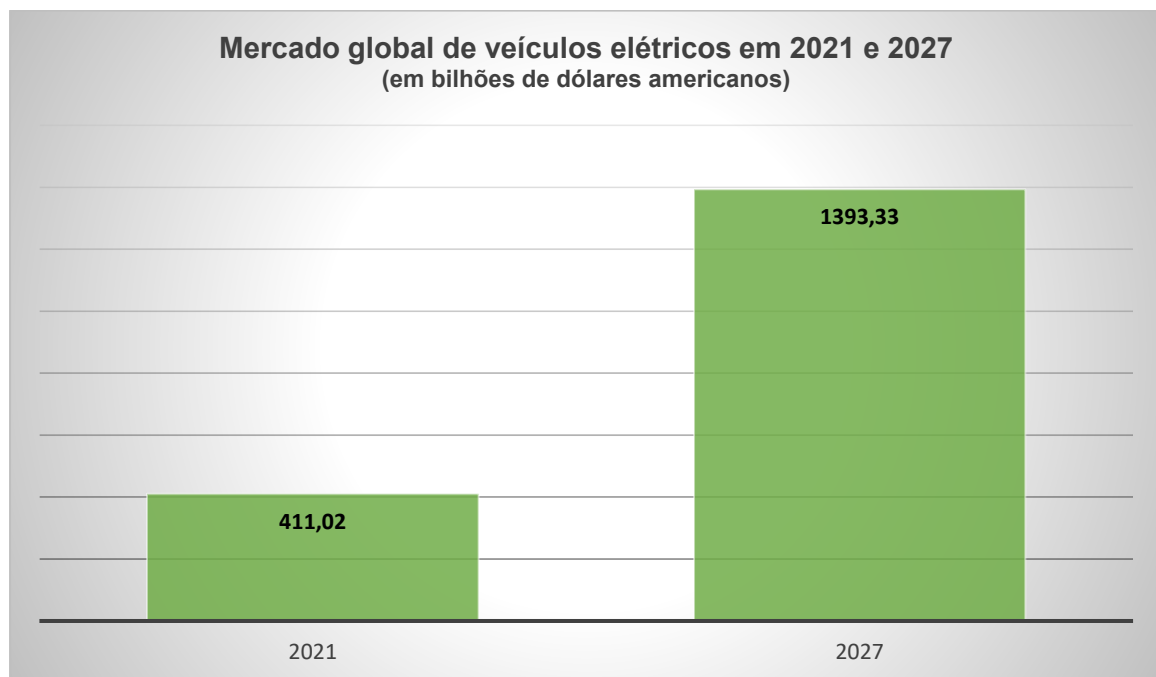


Gráfico 4 – Tamanho do mercado global de veículos elétricos em 2021 e 2027
Fonte: Adaptado de Statista, 2022b

Em Portugal, estudo da ACAP (2022) revela que, um em cada dois consumidores tenciona que o seu próximo carro seja híbrido ou elétrico. Esta evolução no setor traz desafios futuros no domínio fiscal, como a alteração do modelo da carga fiscal e o impacto da pós-descarbonização na tributação automóvel.

Na União Europeia, o Parlamento Europeu já aprovou a proposta que proíbe a venda de automóveis novos, de passageiros e comerciais ligeiros, movidos a combustíveis fósseis a partir de 2035. O objetivo é reduzir a 100% as emissões dos automóveis por toda a UE (Parlamento Europeu, 2022).

3. Metodologia

A metodologia aplicada neste estudo baseia-se na pesquisa de artigos, notícias e dissertações como base para a contextualização do tema, e na recolha de dados para o desenvolvimento do estudo comparativo. A questão de investigação da presente dissertação é a identificação das divergências fiscais no setor automóvel na Península Ibérica.

A contextualização é desenvolvida através da revisão de literatura, dividida da seguinte forma: o automóvel, tributação nos automóveis, tributação nos automóveis pelo mundo, dimensão da receita fiscal e perspetivas futuras. Desenvolveu-se através de consulta e análise de argumentos de vários autores e tem como objetivo a interpretação, numa visão alargada, da tributação automóvel.

Este estudo comparativo baseia-se na comparação dos impostos do setor automóvel entre Portugal e Espanha. A escolha destes países deve-se às grandes diferenças nas políticas fiscais gerais que têm, apesar de geograficamente serem vizinhos e desde sempre ter existido uma relação entre eles.

Sendo uma área muito vasta é necessário delimitar o estudo. Apenas abrange impostos atualizados para o ano de 2022, que incidem sobre veículos ligeiros de passageiros, categoria M1 para efeitos de homologação na UE, no âmbito empresarial. Relativamente à delimitação geográfica, o estudo apenas contém os regimes de Portugal Continental e Espanha, excluindo as Ilhas Canárias, Ceuta e Melilla que aplicam regimes especiais.

A análise desenvolve-se através da recolha de impostos e políticas fiscais, que vão ter impacto no imposto final a pagar, relacionados com os automóveis e os seus consumos.

Para complementar a análise comparativa, são escolhidos vários modelos de automóveis, comercializados em Portugal e Espanha, em função das suas emissões de CO₂. Através dos quatro escalões do Imposto de Matriculação é possível criar quatro cenários, cada escalão com um veículo de cada país, e apresentar a realidade portuguesa e espanhola no momento da aquisição.

A marca escolhida para representar os cenários em Espanha, a SsangYong, é uma marca atualmente não comercializada em Portugal. É realizada uma análise que mostra como modelos desta marca se comportariam no mercado português, em relação aos impostos, comparando com outros modelos de marcas já comercializadas em Portugal.

Estes dados foram fornecidos por um Grupo Multinacional do setor automóvel, denominado com o nome fictício Grupo X, com empresas em Portugal e Espanha. Estas empresas têm como atividade principal a representação de várias marcas de automóveis em cada país, bem como a sua importação e distribuição.

4. Análise comparativa

4.1. Tributação automóvel em Portugal

4.1.1. Imposto Sobre Veículos

O ISV é um imposto indireto que tem como objetivo a tributação de veículos que estejam obrigados à matriculação em Portugal. Torna-se exigível no momento da introdução no consumo ou da ocorrência do facto gerador do imposto, e é calculado da seguinte forma:

Taxa Normal

Tabela A – Veículos de passageiros, ligeiros de utilização mista e veículos ligeiros de mercadorias, que não sejam tributados pelas taxas reduzidas nem pela taxa intermédia.

Componente cilindrada

| Escalão de cilindrada (em centímetros cúbicos) | Taxas por centímetros cúbicos (em euros) | Parcela a abater (em euros) |
|---|---|--------------------------------|
| Até 1 000..... | 0,99 | 769,80 |
| Entre 1 001 e 1 250..... | 1,07 | 771,31 |
| Mais de 1 250..... | 5,08 | 5 616,80 |

Figura 1 – Tabela A – Componente cilindrada

Fonte: N.º1, Art.º 7 do CISV

Componente ambiental

Aplicável a veículos com emissões de CO₂ resultantes dos testes realizados ao abrigo do Novo Ciclo de Condução Europeu Normalizado (New European Driving Cycle — NEDC).

Veículos a gasolina

| Escalão de CO ₂ (em gramas por quilómetro) | Taxas (em euros) | Parcela a abater (em euros) |
|--|---------------------|--------------------------------|
| Até 99 | 4,19 | 387,16 |
| De 100 a 115 | 7,33 | 680,91 |
| De 116 a 145 | 47,65 | 5 353,01 |
| De 146 a 175 | 55,52 | 6 473,88 |
| De 176 a 195 | 141,42 | 21 422,47 |
| Mais de 195..... | 186,47 | 30 274,29 |

Figura 2 – Tabela A – Componente ambiental – Gasolina NEDC

Fonte: N°1, Art° 7 do CISV

Veículos a gasóleo

| Escalão de CO ₂ (em gramas por quilómetro) | Taxas (em euros) | Parcela a abater (em euros) |
|--|---------------------|--------------------------------|
| Até 79..... | 5,24 | 398,07 |
| De 80 a 95..... | 21,26 | 1 676,08 |
| De 96 a 120..... | 71,83 | 6 524,16 |
| De 121 a 140..... | 159,33 | 17 158,92 |
| De 141 a 160..... | 177,19 | 19 694,01 |
| Mais de 160..... | 243,38 | 30 326,67 |

Figura 3 – Tabela A – Componente ambiental – Gasóleo NEDC

Fonte: N°1, Art° 7 do CISV

Aplicável a veículos com emissões de CO₂ resultantes dos testes realizados ao abrigo do Procedimento Global de Testes Harmonizados de Veículos Ligeiros (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure — WLTP).

Veículos a gasolina

| Escalão de CO ₂ (em gramas por quilómetro) | Taxas (em euros) | Parcela a abater (em euros) |
|--|---------------------|--------------------------------|
| Até 110 | 0,40 | 39,00 |
| De 111 a 115 | 1,00 | 105,00 |
| De 116 a 120 | 1,25 | 134,00 |
| De 121 a 130 | 4,78 | 561,40 |
| De 131 a 145 | 5,79 | 691,55 |
| De 146 a 175 | 37,66 | 5 276,50 |
| De 176 a 195 | 46,58 | 6 571,10 |
| De 196 a 235 | 175,00 | 31 000,00 |
| Mais de 190..... | 212,00 | 38 000,00 |

Figura 4 – Tabela A – Componente ambiental – Gasolina WLTP

Fonte: N°1, Art° 7 do CISV

Veículos a gasóleo

| Escalão de CO ₂ (em gramas por quilómetro) | Taxas (em euros) | Parcela a abater (em euros) |
|--|---------------------|--------------------------------|
| Até 110 | 1,56 | 10,43 |
| De 111 a 120 | 17,20 | 1728,32 |
| De 121 a 140 | 58,97 | 6 673,96 |
| De 141 a 150 | 115,50 | 14 580,00 |
| De 151 a 160 | 145,80 | 19 200,00 |
| De 161 a 170 | 201,00 | 26 500,00 |
| De 171 a 190 | 248,50 | 33 536,42 |
| Mais de 190..... | 256,00 | 34 700,00 |

Figura 5 – Tabela A – Componente ambiental – Gasóleo WLTP

Fonte: N°1, Art° 7 do CISV

Na tabela A é aplicada uma penalização de 500€ no total do montante do imposto a pagar aos veículos ligeiros com sistema de propulsão a gasóleo que apresentem emissões de partículas de valor inferior a 0,001g/km.

Taxa Intermédia

É aplicada uma taxa intermédia correspondente às percentagens do artigo 8º, nº1 do CISV, do imposto que resulta da aplicação da Tabela A:

60% – Veículos ligeiros de passageiros com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, para energia elétrica, gasolina ou gasóleo e com autonomia elétrica superior a 50km e emissões de CO₂ inferiores a 50g/km;

40% – Veículos ligeiros de passageiros que utilizem exclusivamente como combustível GPL;

40% – Veículos ligeiros com peso bruto superior a 2.500 kg, com lotação mínima de 7 lugares e sem tração às quatro rodas;

25% – Veículos ligeiros de passageiros com motores híbridos plug-in, com bateria carregada através de ligação à rede elétrica, com autonomia elétrica superior a 50km e emissões de CO₂ inferiores a 50g/km.

Estão excluídos deste imposto todos os veículos não motorizados, assim como os exclusivamente elétricos ou movidos a energias renováveis não combustíveis e as ambulâncias.

4.1.2. Imposto sobre o Valor Acrescentado

O Imposto sobre o Valor Acrescentado, com uma taxa normal aplicável de 23% em Portugal Continental, é um imposto indireto que incide sobre o consumo no momento em que os bens são postos à disposição do adquirente. Estão sujeitas a este imposto as transmissões de bens, que em regra geral, considera-se como transmissão de bens a transferência onerosa de bens corpóreos por transferência do direito de propriedade.

O imposto referente a despesas de aquisição de veículos e aos seus consumos, apenas é dedutível pelas empresas nos seguintes casos:

| TIPO | DEDUÇÃO NA AQUISIÇÃO | LIMITE MÁXIMO |
|----------------------------------|----------------------|---------------|
| VEÍCULOS ELÉTRICOS | 100% | 62.500€ |
| VEÍCULOS HÍBRIDOS PLUG-IN | 100% | 50.000€ |
| VEÍCULOS GPL OU GNV | 50% | 37.500€ |
| DESPESAS GASÓLEO | 50% | Sem limite |
| DESPESAS ELETRICIDADE | 100% | Sem limite |

Tabela 3 – Dedução de IVA
Fonte: Adaptado de IVA, 2022

Assim, está excluído do direito à dedução, por completo, o imposto relativo à aquisição de veículos de turismo (categoria M1) movidos a gasolina ou gasóleo, com exceção de veículos cuja venda ou exploração represente a atividade do sujeito passivo. Também se verifica esta exclusão para despesas de deslocação e viagens de negócios, incluindo portagens.

4.1.3. Imposto Único de Circulação

O Imposto Único de Circulação é um imposto devido por inteiro anualmente, e de acordo com o artigo 2º, nº1, alínea a) e b) do Código do Imposto Único de Circulação (CIUC), incide nas seguintes categorias:

- Categoria A – Veículos ligeiros de passageiros, com peso bruto não superior a 2.500kg, que tenham sido matriculados entre 1981 e 2007 (data da entrada em vigor do CIUC);
- Categoria B – Veículos ligeiros de passageiros, com peso bruto até 3.500kg e com lotação não superior a 9 lugares, incluindo o do condutor, que tenham sido matriculados após 2007 (data da entrada em vigor do CIUC).

Taxa – Categoria A

| Combustível utilizado | | Eletricidade voltagem total | Imposto anual segundo o ano da matrícula (em euros) | | |
|-------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|---|----------------|----------------|
| Gasolina cilindrada (cm³) | Outros produtos cilindrada (cm³) | | Posterior a 1995 | De 1990 a 1995 | De 1981 a 1989 |
| Até 1 000 | Até 1 500 | Até 100 | 18,42 | 11,61 | 8,14 |
| Mais de 1 000 até 1 300 | Mais de 1 500 até 2 000 | Mais de 100 | 36,96 | 20,77 | 11,61 |
| Mais de 1 300 até 1 750 | Mais de 2 000 até 3 000 | | 57,73 | 32,27 | 16,19 |
| Mais de 1 750 até 2 600 | Mais de 3 000 | | 146,47 | 77,25 | 33,39 |
| Mais de 2 600 até 3 500 | | | 265,98 | 144,83 | 73,75 |
| Mais de 3 500 | | | 473,9 | 243,43 | 111,85 |

Figura 6 – Categoria A

Fonte: Artº 9 do CIUC

Taxas – Categoria B

| Escalação de cilindrada (centímetros cúbicos) | Taxas (euros) | Escalação de CO ₂ (gramas por quilómetro) | | Taxas (euros) |
|---|---------------|--|---------------------------|---------------|
| | | NEDC | WLTP | |
| Até 1 250 | 29,39 | Até 120 | Até 140 | 60,28 |
| Mais de 1 250 até 1 750 | 58,97 | Mais de 120 até 180 | Mais de 140 até 205 | 90,33 |
| Mais de 1 750 até 2 500 | 117,82 | Mais de 180 até 250 | Mais de 205 até 260 | 196,18 |
| Mais de 2 500 | 403,23 | Mais de 250 | Mais de 260 | 336,07 |

Figura 7 – Categoria B

Fonte: Nº1, Artº 10 do CIUC

Veículos cuja 1ª matrícula seja posterior a 1 de janeiro de 2017:

| Escalação de CO ₂ (gramas por quilómetro) | | Taxas (euros) |
|--|---------------------------|---------------|
| NEDC | WLTP | |
| Mais de 180 até 250 | Mais de 205 até 260 | 29,39 |
| Mais de 250 | Mais de 260 | 58,97 |

Figura 8 – Categoria B – Após 01/01/2017

Fonte: Nº2, Artº 10 do CIUC

Coefficiente a multiplicar à coleta obtida a partir das tabelas acima indicadas, em função do ano da 1ª matrícula:

| Ano Aq Cat B | Coefficiente |
|------------------|--------------|
| 2007 | 1,00 |
| 2008 | 1,05 |
| 2009 | 1,10 |
| 2010 e seguintes | 1,15 |

Figura 9 – Categoria B – Coeficiente

Fonte: Nº3, Artº 10 do CIUC

Estão isentos de pagamento de IUC os seguintes veículos: veículos do Estado e bombeiros; veículos não motorizados, exclusivamente elétricos ou movidos a energias renováveis não combustíveis; veículos categoria B que possuam um nível de emissão de CO₂ NEDC até 180 g/km ou um nível de emissão de CO₂ WLTP até 205g/km; veículos da categoria A, que se destinem ao serviço de aluguer com condutor ou táxis; veículos com mais de 30 anos, constituindo peças de museus e interesse histórico, e que apenas ocasionalmente sejam objeto de uso; veículos apreendidos, abandonados ou perdidos.

4.1.4. Imposto Sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos

O ISP incide sobre os produtos petrolíferos e energéticos em território nacional. Na aquisição de gasóleo e gasolina as taxas aplicadas são:

| PRODUTO | UNIDADE TRIBUTÁVEL | TAXA |
|----------------------------|--------------------|---------|
| GASÓLEO | 1.000 litros | 308,83€ |
| GASOLINA SEM CHUMBO | | 489,92€ |

Tabela 4 – Taxas do ISP

Fonte: Adaptado de Portaria nº111-A/2022, 2022

4.1.5. Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas

O IRC (Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas) incide sobre os rendimentos obtidos das empresas, e operações relacionadas com automóveis influenciam o seu cálculo.

Tributações autónomas

De acordo com o artigo 88º do CIRC (Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas), são tributados autonomamente os encargos suportados pela empresa que resultam de veículos ligeiros de passageiros, com as seguintes taxas:

- 10%, veículos cujo custo de aquisição seja inferior a 27.500€;

– 27,50%, veículos cujo custo de aquisição seja igual ou superior a 27.500€ e inferior a 35.000€;

– 35%, veículos cujo custo de aquisição seja igual ou superior a 35.000€.

No caso de veículos híbridos plug-in as taxas diminuem para:

– 5%, veículos cujo custo de aquisição seja inferior a 27.500€;

– 10%, veículos cujo custo de aquisição seja igual ou superior a 27.500€ e inferior a 35.000€;

– 17,50%, veículos cujo custo de aquisição seja igual ou superior a 35.000€.

No caso de a empresa apresentar prejuízo fiscal, as taxas apresentadas acima tem uma penalização acrescida de 10%, de acordo com o n.º14 do artigo 88.º do CIRC.

Excluem-se encargos de veículos exclusivamente elétricos e de veículos afetos à exploração da atividade empresarial.

Depreciações

As depreciações de veículos ligeiros de passageiros não são aceites como gastos, segundo a alínea e), n.º1 do artigo 34.º do CIRC, na parte a que corresponde ao custo de aquisição ou ao valor revalorizado que excede aos seguintes montantes (definidos no artigo 24.º da Lei n.º 82-D/2014):

Para veículos cujo período de tributação se inicie a 1 de janeiro de 2015 ou após essa data:

– 62.500€, veículos movidos exclusivamente a energia elétrica;

– 50.000€, veículos híbridos plug-in;

– 37.500€, veículos movidos a GPL ou GNV;

– 25.000€, restantes veículos ligeiros de passageiros.

Estão excluídos veículos cujo objetivo seja aluguer no âmbito da atividade empresarial.

Mais-Valias

O artigo 46.º do CIRC limita a aceitação das mais-valias ou menos-valias resultantes da transmissão onerosa de viaturas ligeiras de passageiros.

No seu cálculo, ao valor de aquisição apenas pode ser deduzido o valor das depreciações aceites fiscalmente, de acordo com o artigo 34.º do CIRC e o artigo 24.º da Lei n.º 82-D/2014.

4.2. Tributação automóvel em Espanha

4.2.1. Imposto de Matriculação

A primeira matrícula definitiva em Espanha (península) de veículos novos ou usados, dotados de motor de propulsão segundo a *Ley de Impuestos Especiales*, fica sujeita ao imposto de matriculação no momento do seu registo. É devido no momento do 1º pedido de registo e é constituído pelas seguintes taxas, estabelecidas com base nas emissões de CO₂ dos veículos:

| EMISSÕES DE CO ₂ (G/KM) | TAXA |
|------------------------------------|--------|
| DE 0 A 119 | 0% |
| DE 120 A 159 | 4,75% |
| DE 160 A 200 | 9,75% |
| 201 OU MAIS | 14,75% |

Tabela 5 – Taxas do imposto de matriculação
Fonte: Adaptado de Artº 70 de *Impuestos Especiales*, 2022

Para a atividade empresarial existem isenções para veículos como: táxis ou veículos utilizados na prestação de serviços de transporte de passageiros; veículos exclusivos para o exercício de atividade de ensino de condutores; veículos exclusivos para o exercício de atividades de aluguer.

É um imposto cedido às Comunidades Autónomas, pelo que podem aumentar as taxas até ao máximo de 15%. Para as ilhas Canárias são aplicadas taxas inferiores, que variam de 0% a 13,75%. Para Ceuta e Melilla este imposto não se aplica.

4.2.2. Imposto sobre o Valor Acrescentado

O Imposto sobre o Valor Acrescentado, com uma taxa normal aplicável de 21%, é um imposto indireto que incide sobre o consumo no momento da aquisição.

Veículos que sejam utilizados, no todo ou em parte, no desenvolvimento da atividade empresarial, o imposto pode ser deduzido nas seguintes condições, de acordo com o nº3 do artigo 95 da *Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido*:

– Veículos de passageiros afetos parcialmente ao desenvolvimento da atividade empresarial, o IVA é 50% dedutível (o mais frequente);

– Veículos exclusivamente afetos ao desenvolvimento da atividade empresarial, o IVA é 100% dedutível. Como exemplo: veículos utilizados na prestação de serviços de transporte de passageiros; na prestação de serviços de formação de condutores; em serviços de vigilância; em viagens profissionais; utilizados pelos próprios fabricantes para a realização de

ensaios ou promoções. Nestes casos, em que as operações originam um direito completo à dedução, as entidades têm de provar o grau efetivo de utilização dos ativos no desenvolvimento da atividade.

O imposto também pode ser deduzido, nas mesmas percentagens, no que respeita a serviços e consumos que resultam diretamente dos veículos acima mencionados, nomeadamente peças e reparações, combustíveis ou produtos energéticos para o seu funcionamento, estacionamento e portagens.

4.2.3. Imposto sobre Veículos de Tração Mecânica

O imposto de circulação, conhecido por Imposto sobre Veículos de Tração Mecânica (IVTM), é cobrado sobre a propriedade de veículos aptos para circulação, independentemente da sua classe ou categoria. O seu período de tributação inicia no dia em que a aquisição ocorre e a partir do ano seguinte coincide com o ano civil.

| Potencia y clase de vehículo | Cuota - Euros |
|--------------------------------------|---------------------|
| A) Turismos: | |
| De menos de ocho caballos fiscales. | 12,62 |
| De 8 hasta 11,99 caballos fiscales. | 34,08 |
| De 12 hasta 15,99 caballos fiscales. | 71,94 |
| De 16 hasta 19,99 caballos fiscales. | 89,61 |
| De 20 caballos fiscales en adelante. | 112,00 |

Figura 10 – Taxas IVTM

Fonte: Artº 95 da LRHL

As Câmaras Municipais podem aumentar as taxas fixadas num coeficiente que não pode ser superior a 2, o que causa variações de taxas de IVTM, e ainda estabelecer isenções ou descontos. Assim, compete aos municípios a fiscalização e cobrança deste imposto. A morada fiscal do proprietário deve coincidir com a morada de registo do veículo.

Estão isentos deste imposto veículos do Estado, ambulâncias, veículos para pessoas com mobilidade reduzida e autocarros ligados ao serviço público com mais de 9 lugares (inclusive o condutor).

4.2.4. Imposto sobre Hidrocarbonetos

O Imposto sobre Hidrocarbonetos incide sobre os combustíveis e são aplicadas as seguintes taxas:

| PRODUTO | UNIDADE TRIBUTÁVEL | TAXA |
|---------------------------------------|--------------------|---------|
| GASÓLEO | | 78,71€ |
| GASOLINA SEM CHUMBO DE 98 I.O. | 1.000 litros | 431,92€ |
| GASOLINA SEM CHUMBO (OUTRAS) | | 400,69€ |

Tabela 6 – Taxas do imposto sobre hidrocarbonetos

Fonte: Ley 38/1992

4.2.5. Imposto sobre Sociedades

No Imposto sobre sociedades, em operações relacionadas com automóveis, apenas as depreciações têm relevância no seu cálculo.

Para serem aceites fiscalmente como gastos, o valor das depreciações tem de resultar da aplicação dos seguintes coeficientes:

| Tipo de elemento | Coefficiente lineal máximo | Periodo de años máximo |
|--|----------------------------|------------------------|
| Elementos de transporte | | |
| Locomotoras, vagones y equipos de tracción | 8% | 25 |
| Buques, aeronaves | 10% | 20 |
| Elementos de transporte interno | 10% | 20 |
| Elementos de transporte externo | 16% | 14 |
| Autocamiones | 20% | 10 |

Figura 11 – Coeficientes nas depreciações

Fonte: Artº 12 de *Impuesto sobre Sociedades*, 2022

4.3. Síntese

| | Portugal | | Espanha |
|------------|--|-------------|--|
| ISV | <p><u>Taxa Normal</u> Taxas com componente cilindrada e ambiental, diferentes para o tipo de combustível.</p> <p><u>Taxa Intermédia</u> Percentagens aplicadas ao imposto calculado através da aplicação da taxa normal, para veículos híbridos, GPL e outras particularidades.</p> <p><u>Exclusão</u> Veículos elétricos.</p> | IM | <p><u>Taxas</u> Em função das emissões de CO₂. Imposto cedido às Comunidades Autónomas, podem aumentar até 15%.</p> <p><u>Exclusão</u> Veículos elétricos.</p> |
| IVA | <p><u>Dedutível</u> Aquisição de veículos elétricos e híbridos plug-in (com limite) e despesas de eletricidade.</p> <p><u>50% dedutível</u> Aquisição de veículos GPL ou GNV (com limite) e despesas de gasóleo.</p> <p><u>Não dedutível</u> Aquisição dos restantes veículos de categoria M1, despesas de gasolina, deslocações e portagens.</p> | IVA | <p><u>Dedutível</u> Veículos exclusivamente afetos ao desenvolvimento da atividade (requer prova do grau efetivo da utilização). Consumos, reparações, estacionamento e portagens.</p> <p><u>50% dedutível</u> Veículos afetos parcialmente ao desenvolvimento da atividade. Consumos, reparações, estacionamento e portagens.</p> |
| IUC | <p><u>Taxas Categoria A e B</u> Taxas em função do ano da matrícula, cilindrada e emissões de CO₂.</p> <p><u>Exclusão</u> Veículos elétricos.</p> | IVTM | <p><u>Taxas</u> Em função da potência do veículo. Imposto cedido às Câmaras Municipais.</p> |
| ISP | <p><u>Taxas</u> Gasóleo e gasolina.</p> | IH | <p><u>Taxas</u> Gasóleo e gasolina.</p> |
| IRC | <p><u>Tributações autónomas</u> Sobre despesas que resultam de veículos. Taxas em função do custo de aquisição do veículo, com redução para híbridos plug-in. Exclusão - veículos elétricos.</p> <p><u>Depreciações aceites</u> Apenas o valor que não excede os limites da Lei, em relação ao custo de aquisição ou revalorização.</p> <p><u>Mais-Valias aceites</u> No cálculo, apenas podem ser consideradas as depreciações aceites fiscalmente.</p> | IS | <p><u>Depreciações aceites</u> Aplicação de coeficientes com limite máximo, no seu cálculo.</p> |

Tabela 7 – Síntese Impostos PT e ES
Fonte: Elaboração própria

5. Resultados

Para um melhor entendimento das diferenças nos impostos entre Portugal e Espanha, foram selecionados vários modelos de diferentes marcas de automóveis para criar cenários reais comparáveis, no momento da aquisição (valor base real de cada país).

As marcas de automóveis foram escolhidas em função das marcas que o Grupo X representa em cada um dos países. Em Espanha representa a SsangYong e em Portugal a Mitsubishi, KIA e Audi.

Relativamente à escolha dos modelos, foi tido em consideração as emissões de CO₂ de cada um, pois é o elemento em comum que o IM e o ISV têm para o seu cálculo. Em função dos quatro escalões do IM de Espanha, foram selecionados quatro modelos da marca SsangYong (atualmente não comercializada em Portugal) para cada um dos escalões, e para Portugal quatro modelos das marcas KIA, Mitsubishi e Audi, com emissões aproximadas que correspondem ao mesmo escalão do IM.

Emissões de CO₂ entre 0 e 119

| | MARCA | MODELO | TIPO | EMISSIONES CO ₂ | BASE | IVA | IS/ISV |
|----|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|-----------|----------|--------|
| ES | SsangYong | Korando E-Motion | Elétrico | 0 | 25.852,41 | 5.429,01 | 0 |
| PT | KIA | Niro EV | Elétrico | 0 | 25.674,00 | 5.905,02 | 0 |

Tabela 8 – Exemplo modelos elétricos
Fonte: Grupo X

Uma vez que são modelos elétricos, apenas é de notar o valor superior do IVA no modelo português devido à taxa em PT ser maior. Haverá a mesma diferença nos restantes cenários.

Emissões de CO₂ entre 120 e 159

| | MARCA | MODELO | TIPO | EMISSIONES CO ₂ | BASE | IVA | IS/ISV |
|----|-----------|---------------|----------|-------------------------------|-----------|----------|----------|
| ES | SsangYong | Tivoli G12 | Gasolina | 158 | 13.642,91 | 2.865,11 | 648,04 |
| PT | KIA | Sportage | Gasolina | 154 | 17.274,00 | 3.973,02 | 3.053,66 |

Tabela 9 – Exemplo modelos com emissões CO₂ entre 120 e 159
Fonte: Grupo X

Com emissões de CO₂ praticamente iguais, o sujeito passivo em ES paga mais 4,75% do valor do carro em IS e em PT mais 17,68% em ISV.

Emissões de CO₂ entre 160 e 200

| | MARCA | MODELO | TIPO | EMISSIONES CO ₂ | BASE | IVA | IS/ISV |
|----|------------|------------------|----------|-------------------------------|-----------|----------|----------|
| ES | SsangYong | Tivoli G15 | Gasolina | 161 | 12.118,55 | 2.544,90 | 1.181,56 |
| PT | Mitsubishi | Eclipse Cross | Gasolina | 177 | 21.531,57 | 4.952,26 | 3.671,68 |

Tabela 10 – Exemplo modelos com emissões CO₂ entre 160 e 200
Fonte: Grupo X

Neste cenário, as emissões de CO₂ têm uma ligeira diferença entre os dois modelos, mas enquadram-se no mesmo escalão. O sujeito passivo em ES paga mais 9,75% do valor do carro em IS e em PT mais 17,05% em ISV.

Emissões de CO₂ superiores a 201

| | MARCA | MODELO | TIPO | EMISSIONES CO ₂ | BASE | IVA | IS/ISV |
|----|-----------|---------------|---------|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| ES | SsangYong | Rexton 4X4 | Gasóleo | 201 | 23.240,44 | 4.880,49 | 3.427,97 |
| PT | Audi | Q7 4X4 | Gasóleo | 210 | 61.587,13 | 14.165,04 | 28.798,34 |

Tabela 11 – Exemplo modelos com emissões CO₂ superiores a 201
Fonte: Grupo X

No último escalão, com uma diferença mínima de emissões CO₂ entre os dois modelos, o sujeito passivo em ES paga mais 14,75% do valor do carro em IS e em PT mais 46,76% em ISV.

Ssangyong no mercado PT

Caso a Ssangyong fosse comercializada no mercado nacional, o sujeito passivo teria desvantagem fiscal no momento da aquisição, comparando com outras marcas com modelos idênticos.

Conforme apresentado na Tabela 12 que se segue, do modelo Tivoli G15 iria resultar um ISV bastante aproximado do Sportage, no entanto é um carro mais pequeno. Já o Tivoli G12 e o ASX, modelos com tamanho idêntico, teriam uma diferença de ISV no valor de 829,36€.

| MARCA | MODELO | TIPO | CILINDRADA | EMISSIONES CO ₂ | ISV |
|------------|------------|----------|------------|----------------------------|----------|
| SSANGYONG | Tivoli G15 | Gasolina | 1.497 | 161 | 2.801,81 |
| KIA | Sportage | Gasolina | 1.598 | 154 | 3.053,66 |
| SSANGYONG | Tivoli G12 | Gasolina | 1.197 | 158 | 1.194,79 |
| MITSUBISHI | ASX | Gasolina | 999 | 144 | 365,43 |

Tabela 12 – Análise o mercado PT
Fonte: Grupo X

6. Conclusões

Com a elaboração de um estudo comparativo, esta dissertação de mestrado, analisou as principais diferenças nos impostos presentes no setor automóvel entre Portugal e Espanha.

São dois países vizinhos que pertencem à Península Ibérica, com uma história que os une até ao momento em que Portugal se torna politicamente independente. Atualmente têm acordos bilaterais e relações diplomáticas, mas políticas fiscais diferentes, mais vantajosas num país do que noutro.

Foi necessário proceder a uma recolha de dados, nomeadamente dos impostos que tributam, diretamente ou indiretamente, o setor automóvel nos dois países. Houve também a necessidade de recorrer a exemplos reais de modelos de automóveis comercializados em Portugal e Espanha, e verificar o imposto “pago” em cada um dos casos.

No momento da aquisição/registo do veículo, é importante considerar três impostos: ISV, IVA e IUC para Portugal; IM, IVA e IVTM para Espanha (semelhantes a PT consecutivamente). O ISV e IUC têm um cálculo mais complexo, uma vez que são consideradas várias rúbricas (cilindrada, emissões de CO₂ e combustível), enquanto que o IM e IVTM em Espanha têm um cálculo com apenas uma rúbrica a ser considerada (emissões de CO₂ para o IM e cavalos fiscais para o IVTM). Desta forma, Portugal torna-se mais penalizador porque o valor final resulta da soma de várias rúbricas e conseqüentemente superior em relação a Espanha.

Relativamente ao IVA, igualmente mais vantajoso em Espanha devido à taxa inferior, em 2%, e na possibilidade de dedução do imposto, em 50% ou 100%, em qualquer tipo de veículo e das despesas que resultam do mesmo.

Nos consumos de gasóleo e gasolina, é bastante notório o cenário vantajoso para Espanha. O IH é inferior ao ISP, e mais uma vez, também a taxa inferior de IVA ajuda a favorecer o país vizinho. A dedutibilidade do IVA também é relevante neste caso, uma vez que em Portugal apenas é possível deduzir as despesas de gasóleo em 50%.

No imposto sobre o rendimento das sociedades, Portugal aplica tributações autónomas e limites nas depreciações aceites que vão influenciar também o cálculo das mais-valias aceites, enquanto em Espanha apanha existe limite para as depreciações aceites a influenciar

o imposto a pagar. Relativamente às tributações autónomas, é de salientar o impacto que tem nas empresas portuguesas, dado que tributa todas as despesas que resultam de veículos (incluindo IUC), que no caso de a empresa ter lucro será acrescido ao valor de IRC a pagar e havendo prejuízo fiscal as taxas têm uma penalização de 10%.

Ambos os países apresentam benefícios fiscais para incentivar a compra de veículos a combustíveis alternativos, com emissões de CO₂ mais baixas ou nulas. E neste caso, Portugal é o país com mais benefícios fiscais através de reduções de taxas e isenções.

Uma das grandes limitações do estudo deste tema foi a necessidade em delimitar a informação recolhida. É uma área muito vasta, com cerca de 6 categorias diferentes de veículos e diversos impostos para cada categoria.

Outra limitação encontrada foi na pesquisa das questões ambientais e o futuro impacto que vão trazer nos impostos, pois é uma preocupação do século XXI e os veículos híbridos e elétricos apenas começaram recentemente a ter relevância no mercado automóvel. Pelo que, como recomendação para futuras investigações seria pertinente analisar a constante evolução dos impostos em função das questões ambientais, o futuro dos benefícios fiscais quando os veículos elétricos dominarem o mercado automóvel e o impacto na venda de veículos em função das políticas fiscais.

Referências Bibliográficas

Bibliografia

- Associação Automóvel de Portugal. (2022). *Estudo “As redes de retalho automóvel em Portugal”. 50% dos portugueses afirmam que próximo carro será híbrido/elétrico.* [https://www.acap.pt/pt/noticia/666/estudo-as-redes-de-retalho-automovel-em-portugal-50-dos-portugueses-afirmam-que-proximo-c\(\)](https://www.acap.pt/pt/noticia/666/estudo-as-redes-de-retalho-automovel-em-portugal-50-dos-portugueses-afirmam-que-proximo-c()) (acedido em 24/06/2022).
- Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones. (2020). *Informe Anual 2020.* <https://anfac.com/wp-content/uploads/2021/07/Informe-Anual-ANFAC-2020.pdf> (acedido em 30/10/2022).
- Alcoforado, F. (2022). *As grandes invenções no transporte terrestre e dutoviário da história e sua futura evolução.* https://www.academia.edu/70469861/AS_GRANDES_INVEN%C3%87%C3%95ES_NO_TRANSPORTE_TERRESTRE_E_DUTOVI%C3%81RIO_DA_HIST%C3%93RIA_E_SUA_FUTURA_EVOLU%C3%87%C3%83O (acedido em 22/10/2022).
- Amorim, J. (2012). A tributação automóvel e as suas implicações ambientais. ISCAP - Economia - Comunicações em eventos científicos. <http://hdl.handle.net/10400.22/851>
- Carrier, M. (2022). *Size of the global market for electric vehicles in 2021 and 2027.* <https://www.statista.com/statistics/271537/worldwide-revenue-from-electric-vehicles-since-2010/> (acedido em 31/07/2022).
- Carlos, A. (2020). *Impostos Teoria Geral* (5ª edição). Almedina.
- Castro, H., Barbosa, J., Gonçalves, R., Lanceros-Méndez, S., & Costa, C. (2020). Quantificando as vantagens dos carros elétricos: caso de estudo. *Indústria e Ambiente, Revista Técnica e Científica de Engenharia e Gestão do Ambiente.* <https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/69449/1/D1.pdf>
- Fridstrom, L., & Ostli, V. (2021). Direct and cross price elasticities of demand for gasoline, diesel, hybrid and battery electric cars: the case of Norway. *European Transport Research Review*, 13, 3. <https://doi.org/10.1186/s12544-020-00454-2>
- Hauff, K., Pfahl, S., & Degenkolb, R. (2018). Taxation of Electric Vehicles in Europe: A Methodology for Comparison. *World Electric Vehicle Journal*, 9(2), 30. <https://doi.org/10.3390/wevj9020030>
- Herfurth, D. (2021). Vehicle tax: Instead of CO2 price and climate premium. *Wirtschaftsdienst* 101, 923. <https://doi.org/10.1007/s10273-021-3059-2>
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes (2022). *Homologação de Veículos.* <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Veiculos/Aprovacoes/HomologacoesVeiculos/Paginas/HomologacaoVeiculos.aspx> (acedido em 01/08/2022).

- Instituto Nacional de Estatística (2021). *Carga fiscal representou 34,8% do PIB – 2020*. https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_bo ui=472471995&DESTAQUESmodo=2 (acedido em 25/06/2022)
- Ma, J., & Mayburov, I. (2021a). Using DID Model to Analyse the Impact of Vehicle Purchase Tax on the Sales of Alternative Fuel Vehicle. *IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci.*, 849, 012006. <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/849/1/012006/pdf>
- Ma, J., & Mayburov, I. (2021b). The impact of taxation policies on the research and development of alternative fuel vehicle companies. *IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci.*, 958, 012019. <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/958/1/012019/pdf>
- Marques, S. (2017). *Tributação Autónoma* [Dissertação de mestrado]. Instituto Superior de Gestão. <http://hdl.handle.net/10400.26/23059>
- Parlamento Europeu (2022). *Fit for 55: PE apoia emissões zero para automóveis em 2035*. <https://www.europarl.europa.eu/news/pt/press-room/20220603IPR32129/fit-for-55-pe-apoia-emissoes-zero-para-automoveis-em-2035> (acedido em 09/10/2022).
- Pinheiro, R. J. C. (2019). *Criação do modelo de negócio para uma empresa do setor automóvel* [Dissertação de mestrado]. Instituto Politécnico de Setúbal. <http://hdl.handle.net/10400.26/26016>
- Pordata (2021). *Veículos rodoviários motorizados em circulação: total e por tipo de combustível*. <https://www.pordata.pt/Portugal/Ve%C3%ADculos+rodovi%C3%A1rios+motorizados+em+circula%C3%A7%C3%A3o+total+e+por+tipo+de+combust%C3%ADvel-3101> (acedido em 25/06/2022).
- Srivastava, A., Kumar, R., Chakraborty, A., Mateen, A., & Narayanamurthy, G. (2022). Design and selection of government policies for electric vehicles adoption: A global perspective. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 161, 102726. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2022.102726>
- Statista (2022a). *Annual motor vehicles fiscal income in selected European Union countries 2020*. <https://www.statista.com/statistics/1203155/eu-motor-vehicles-fiscal-income-by-selected-countries/> (acedido em 31/07/2022).
- Statista (2022b). *Electric vehicles - global market size 2021 & 2027*. <https://www.statista.com/statistics/271537/worldwide-revenue-from-electric-vehicles-since-2010/> (acedido em 31/07/2022).

Legislação e Informações fiscais

Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado. Disponível em: https://info.portaldasfinancas.gov.pt/pt/informacao_fiscal/codigos_tributarios/Cod_downlo ad/Documents/CIVA.pdf

Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas. Disponível em: https://info.portaldasfinancas.gov.pt/pt/informacao_fiscal/codigos_tributarios/Cod_downlo ad/Documents/CIRC.pdf

Código do Imposto sobre Veículos. Disponível em: https://info-aduaneiro.portaldasfinancas.gov.pt/pt/legislacao_aduaneira/codigos_aduaneiros/Documents/CISV_Anotado.pdf

Código do Imposto Único de Circulação. Disponível em: https://info.portaldasfinancas.gov.pt/pt/informacao_fiscal/codigos_tributarios/Cod_downlo ad/Documents/IUC.pdf

Ficha doutrinária, Processo: nº 9577. Disponível em: https://info.portaldasfinancas.gov.pt/pt/informacao_fiscal/informacoes_vinculativas/despe sa/civa/Documents/INFORMA%C3%87%C3%83O.9577.pdf

Homologação UE. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0858&from=NL>

Impuesto sobre Sociedades. Disponível em: [https://www.boe.es/biblioteca_juridica/codigos/codigo.php?id=062_Impuesto_sobre Soci edades&tipo=C&modo=2](https://www.boe.es/biblioteca_juridica/codigos/codigo.php?id=062_Impuesto_sobre_Soci edades&tipo=C&modo=2)

Lei n.º 2/2014, de 16 de janeiro. Disponível em: <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/lei/2014-64205634-125734181?ts=1649376000044>

Lei n.º 12/2022, de 27 de junho. Disponível em: <https://dre.pt/dre/detalhe/lei/12-2022-185224662>

Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho. Disponível em: <https://files.dre.pt/1s/2007/06/12401/00020030.pdf>

Lei n.º 42/83, de 31 de Dezembro. Disponível em: <https://dre.tretas.org/dre/34719/lei-42-83-de-31-de-dezembro>

Lei n.º 82-D/2014, de 31 de Dezembro. Disponível em: <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/lei/2014-66624400-66633210>

Ley 11/2021, de 9 de julio. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2021/07/10/pdfs/BOE-A-2021-11473.pdf>

Ley 38/1992, de 28 de diciembre. Disponível em: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1992-28741>

Ley Reguladora de las Haciendas Locales. Disponível em:
https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-PB-2022-201

Ley Impuestos especiales. Disponível em:
https://www.boe.es/biblioteca_juridica/codigos/codigo.php?id=063_Impuestos_especiales&modo=2

Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido. Disponível em:
https://www.boe.es/biblioteca_juridica/codigos/codigo.php?id=057_Impuesto_sobre_el_valor_añadido&modo=2

RDL 2/2004, de 5 de marzo. Disponível em: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-4214>

Regulamento 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio. Disponível em:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0858&from=pt>

Ordenanza Fiscal reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, de 15 de diciembre de 1989. Disponível em:
https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2018_74.pdf?idNormativa=09fd556ffbadf710VgnVCM1000001d4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2018_74&cacheKey=69

Portaria n.º 111-A/2022, de 11 de março. Disponível em:
<https://dre.pt/dre/detalhe/portaria/111-a-2022-180398388>