



LeasePlan Consultancy Services

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

Com o apoio:



cutting through complexity



It's easier to leaseplan

INDEX

- 1. Introdução**
P.3
- 2. Sumário Executivo**
P.4
- 3. Detalhes dos cenários analisados**
P.13
- 4. FAQ's**
P.40
- 5. Premissas do estudo**
P.42

INTRODUÇÃO

A carga fiscal sobre o sector automóvel tem vindo a sofrer um agravamento progressivo ao longo dos anos, com particular expressão no caso das empresas, nomeadamente pela evolução do regime de Tributação Autónoma, que incide sobre todos os encargos com veículos ligeiros de passageiros ou mistos e que é devida independentemente da existência de matéria colectável em sede de IRC.

Resulta deste agravamento progressivo que, os automóveis em Portugal estão hoje sujeitos a uma elevada carga fiscal por via do Imposto Sobre Veículos (ISV), do Imposto Único de Circulação (IUC), do Imposto Sobre o Valor Acrescentado (IVA) e, no caso das empresas, da Tributação Autónoma (TA).

Toda esta carga fiscal faz com que os impostos e taxas pesem, em média, 30% na estrutura de custos de uma frota de veículos de passageiros ao serviço de uma empresa, sendo os principais contribuidores o IVA e a Tributação Autónoma.

O Orçamento de Estado para 2014 contempla um novo agravamento fiscal em sede de Tributação Autónoma e de IUC, que coloca pressão adicional sobre a estrutura de custos das empresas, particularmente das frotas automóveis.

Como forma de contribuir com informação relevante que permita às empresas tomar decisões no sentido de obter uma maior eficiência na gestão do parque automóvel, a LeasePlan efectuou um estudo, com o apoio da KPMG, que:

- a) Dá a conhecer as alterações fiscais previstas no Orçamento de Estado para 2014
- b) Avalia o impacto do aumento de carga fiscal na estrutura de custos de uma frota automóvel
- c) Estuda hipóteses de anulação ou contenção do agravamento de custo
- d) Presta aconselhamento sobre como anular ou minimizar o agravamento de custo

Numa abordagem *Triple Bottom Line*, o estudo cobre as variáveis intrínsecas à gestão de uma empresa, ou seja, não só avalia o custo gerado por uma frota automóvel e formas de o reduzir, como tem em consideração o impacto que cada alternativa analisada tem no colaborador utilizador do veículo para que as recomendações apresentadas sejam as melhores ao considerarem todas as partes interessadas, empresa, colaborador e ambiente.

Importa referir que o exercício tem como base a oferta comercial dos fabricantes de automóveis em Dezembro de 2013 e que, com a alteração dos valores (compra) que definem o escalão em que cada veículo é alocado para definição da taxa de Tributação Autónoma a aplicar, muito provavelmente os fabricantes reformularão a sua oferta por forma a terem propostas que sejam menos penalizadas.

Sumário Executivo

Alterações fiscais previstas no Orçamento de Estado para 2014 e na reforma do IRC

Tributação Autónoma

O regime que inicialmente entrou em vigor em 1 de Janeiro de 2001, estabeleceu a imposição de uma taxa de Tributação Autónoma de 6,4% (“20% da taxa normal mais elevada”) sobre os encargos com veículos ligeiros de passageiros ou mistos suportados pelas empresas.

Após este regime inicial, a taxa tem vindo a sofrer um incremento progressivo conforme representado em baixo.

2010

- 5% ou 10% sobre os encargos dedutíveis suportados com veículos ligeiros de passageiros ou mistos (não movidos exclusivamente a energia eléctrica) em função do seu nível de poluição
- 20% para veículos a partir de 40.000€ quando o sujeito passivo apure prejuízos fiscais nos dois exercícios anteriores
- Não é devida Tributação Autónoma sobre as depreciações dos veículos, quando atribuídos como rendimento em espécie

2011

- 10% sobre os encargos suportados com veículos ligeiros de passageiros ou mistos (não movidos exclusivamente a energia eléctrica) com valor de aquisição inferior a (i) 29.927,87€ quando adquiridos antes de 2010, (ii) 40.000€ quando adquiridos em 2010, e (iii) 30.000€ quando adquiridos em 2011
- 20% para veículos com valor de aquisição superior aos limites acima referidos
- Taxa agravada em 10 pontos percentuais, caso o sujeito passivo apure prejuízos fiscais no exercício
- Não é devida Tributação Autónoma sobre as depreciações dos veículos, quando o automóvel está atribuído como rendimento em espécie

2012/13

- 10% sobre os encargos suportados com veículos ligeiros de passageiros ou mistos (não movidos exclusivamente a energia eléctrica) com valor de aquisição inferior a (i) 29.927,87€ quando adquiridos antes de 2010, (ii) 40.000€ quando adquiridos em 2010, (iii) 30.000€ quando adquiridos em 2011, e (iv) 25.000€ quando adquiridos em 2012/13
- 20% para veículos com valor de aquisição superior aos limites acima referidos
- Taxa agravada em 10 pontos percentuais, caso o sujeito passivo apure prejuízos fiscais no exercício
- Não é devida Tributação Autónoma sobre as depreciações dos veículos, quando atribuídos como rendimento em espécie

2014

- **10%** sobre os encargos suportados com veículos ligeiros de passageiros ou mistos com valor de aquisição inferior a **25.000€**
- **27,5%** para veículos entre **25.000€** e **35.000€**
- **35%** para veículos a partir de **35.000€**
- Taxa agravada em 10 pontos percentuais, caso o sujeito passivo apure prejuízos fiscais no exercício
- **As novas taxas aplicam-se ao parque circulante e não apenas às novas compras**
- Não é devida Tributação Autónoma sobre **todos os encargos suportados** com veículos atribuídos como rendimento em espécie

IUC

Agravamento do Imposto Único de Circulação (IUC) para os automóveis ligeiros de passageiros e motociclos a gasóleo, através de uma taxa adicional que varia entre os 1,39€ e os 68,85€.

A TAXA ADICIONAL SOBRE OS VEÍCULOS A GASÓLEO (EM EUROS)

Veículos matriculados antes de 1 de Julho de 2007

Segundo o ano de matrícula

Cilindrada (cm³)	De 1981 a 1989	De 1990 a 1995	Posterior a 1995
Até 1500	1,39	1,98	3,14
Mais de 1500 até 2000	1,98	3,55	6,31
Mais de 2000 até 3000	2,76	5,51	9,86
Mais de 3000	5,7	13,19	25,01

A partir de 1 de Julho de 2007

(inclusive)

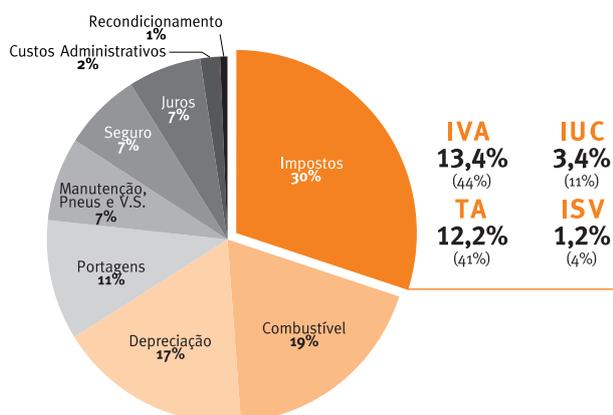
Cilindrada (cm³)	
Até 1250	5,02
Mais de 1250 até 1750	10,07
Mais de 1750 até 2500	20,12
Mais de 2500	68,85

Impacto dos impostos numa frota automóvel

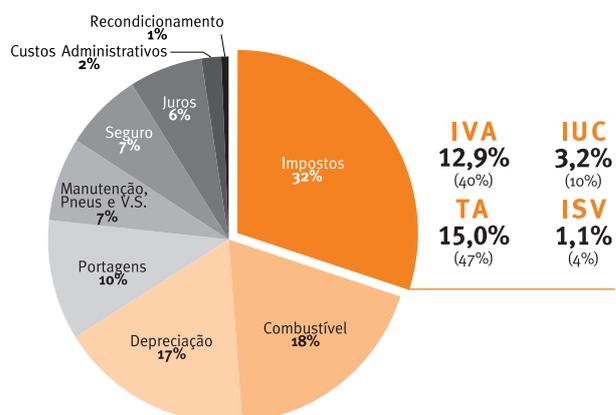
Em 2013, os impostos representavam a maior fatia de custos de um automóvel ao serviço de uma empresa (30%), sendo os principais contribuidores o IVA (44%) e a Tributação Autónoma (41%).

Em 2014, os impostos representarão, em média, 32% do custo total de uma frota de passageiros, mas invertem-se as posições dos contribuidores na medida em que o peso da Tributação Autónoma (47%) ultrapassa o peso do IVA (40%).

TCO 2013



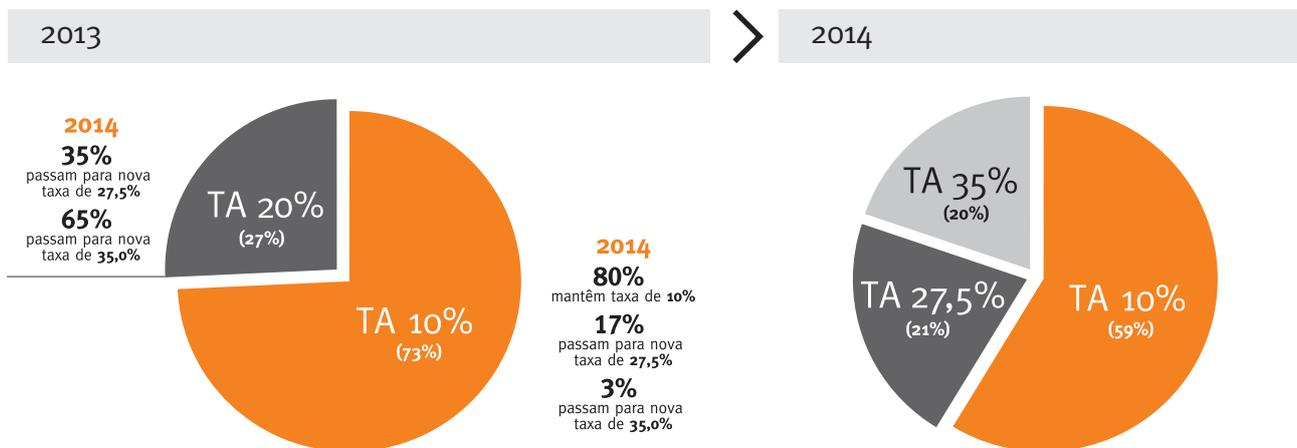
TCO 2014



ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

Com base em dados referentes a uma amostra representativa das frotas de veículos de passageiros do sector empresarial português, apurámos que, em 2013, a maior parte dos veículos (73%) se encontravam no escalão mais baixo de Tributação Autónoma (10%) e que a maioria desses veículos (80%) mantém-se nesse escalão. Uma parte (17%) passa para o escalão de 27,5% e uma pequena parcela (3%) sobe 2 escalões, para 35%.

A maioria (65%) dos que se encontravam no escalão dos 20%, passam para o novo escalão de 35% ao passo que os restantes passam para o escalão dos 27,5%.



Desta forma, verifica-se que, em 2013, a taxa média de Tributação Autónoma paga era de 13% e que, em 2014, aumenta para uma média de 19%, resultado da nova distribuição pelos escalões de Tributação Autónoma conforme o gráfico anexo.

- Uma frota de veículos que, em 2013, pagava uma taxa de 10% passará, em 2014, a pagar uma taxa média de 14%.
- Uma frota de veículos que, em 2013, pagava uma taxa de 20% passará, em 2014, a pagar uma taxa média de 32%.

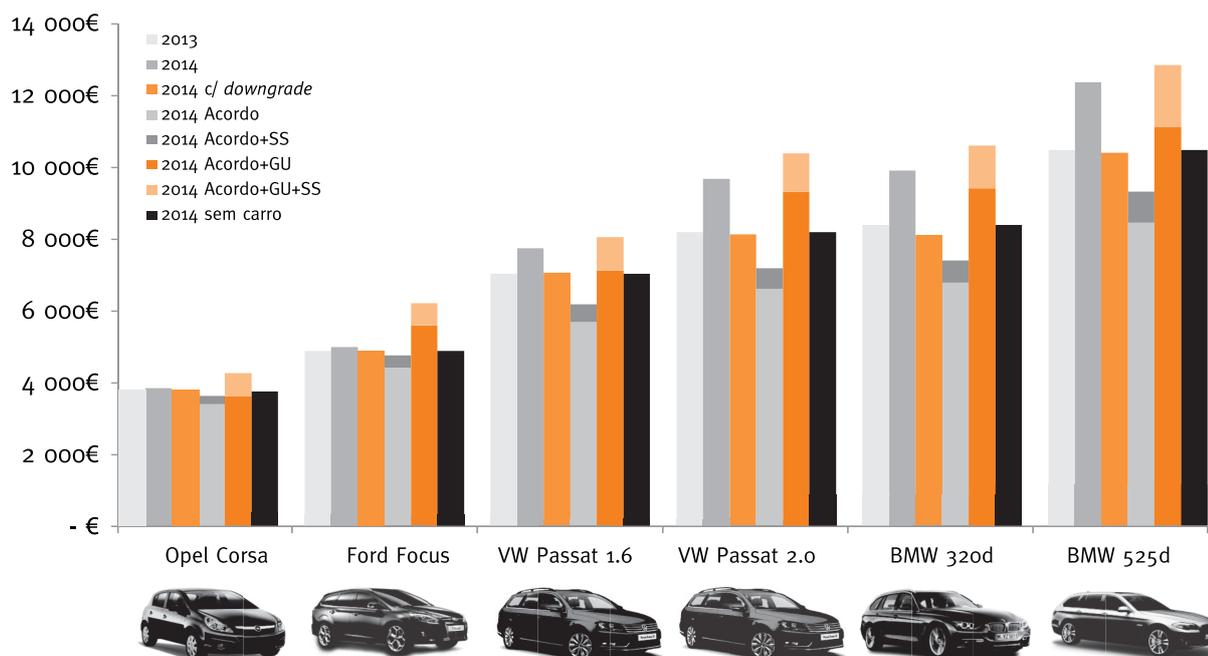
Cenários analisados

Foram estudados os cinco cenários que consideramos representarem a generalidade das alternativas equacionadas pelas empresas como possíveis medidas de contenção do aumento de custo decorrente do agravamento fiscal em sede de Tributação Autónoma. Em todos, avaliámos o impacto na empresa e no colaborador.

1. **Empresa suporta o agravamento de custo** resultante do aumento das taxas de Tributação Autónoma
2. Empresa reformula política de frota por via de **downgrade** de versão e/ou motorização ou segmento do veículo como forma de evitar ou conter o agravamento de custo resultante do aumento das taxas de Tributação Autónoma
3. Empresa e colaborador acordam a **atribuição de veículo como rendimento em espécie, sem gross up** do salário do colaborador, ou seja, não compensando o acréscimo de encargos que o colaborador terá em sede de Segurança Social e IRS
4. Empresa e colaborador acordam a **atribuição de veículo como rendimento em espécie, com gross up** do salário do colaborador por forma a compensar o acréscimo de encargos que o colaborador terá em sede de Segurança Social e IRS
5. Empresa e colaborador acordam a **substituição da disponibilização de veículo por incremento de salário**

Principais conclusões de cada cenário analisado

CUSTO ANUAL EMPRESA (LÍQUIDO DE IMPOSTO)



1. Empresa suporta o agravamento de custo resultante do aumento das taxas de Tributação Autónoma

Empresa sofre um agravamento de custo até 18%.

Colaborador mantém a situação actual.

2. Empresa reformula política de frota por via de *downgrade* de versão e/ou motorização ou segmento do veículo

Empresa assegura a manutenção do custo actual (2013) quando proceder ao *downgrade*.

Colaborador sofre um *downgrade* do veículo utilizado no momento da substituição de veículo.

3. Empresa e colaborador acordam a atribuição de veículo como rendimento em espécie, sem *gross up* do salário do colaborador

Empresa reduz (3% a 12%) o custo face a 2013, e em maior medida (10% a 19%) caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social. Assume, contudo, obrigações adicionais perante o colaborador resultantes da atribuição de um veículo como rendimento em espécie.

Colaborador obtém uma perda líquida compreendida entre 1% e 6% resultante do acréscimo de tributação mas aumenta o seu pacote salarial.

4. Empresa e colaborador acordam a atribuição de veículo como rendimento em espécie, com *gross up* do salário do colaborador

Empresa aumenta o seu custo (14% a 27%) caso se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social. Isto acontece não só comparativamente a 2013 como, inclusivamente, comparativamente a 2014 sem fazer nada, ou seja, acomodando o aumento das taxas.

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

Caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, aumenta também o custo (1 a 15%) face a 2013 - excepto no segmento dos utilitários - embora, comparativamente a 2014 não fazendo nada, poupe em todos os segmentos com excepção do segmento dos familiares pequenos. Adicionalmente está a aumentar o salário do colaborador e as obrigações perante este resultantes da atribuição de um veículo como rendimento em espécie.

Colaborador aumenta o seu pacote salarial, sendo compensado na proporção da perda líquida que terá com impostos, pelo que o resultado líquido é neutro para si.

5. Empresa e colaborador acordam a substituição da disponibilização de veículo por incremento de salário

Empresa mantém o custo caso opte por converter o gasto com o veículo em salário.

Colaborador obtém perda líquida compreendida entre 13% e 23%.

Recomendações

Gerais

Face ao impacto dos vários cenários analisados, recomendamos o *downgrade* dos veículos cujo custo de aquisição supere 25.000€ (com IVA).

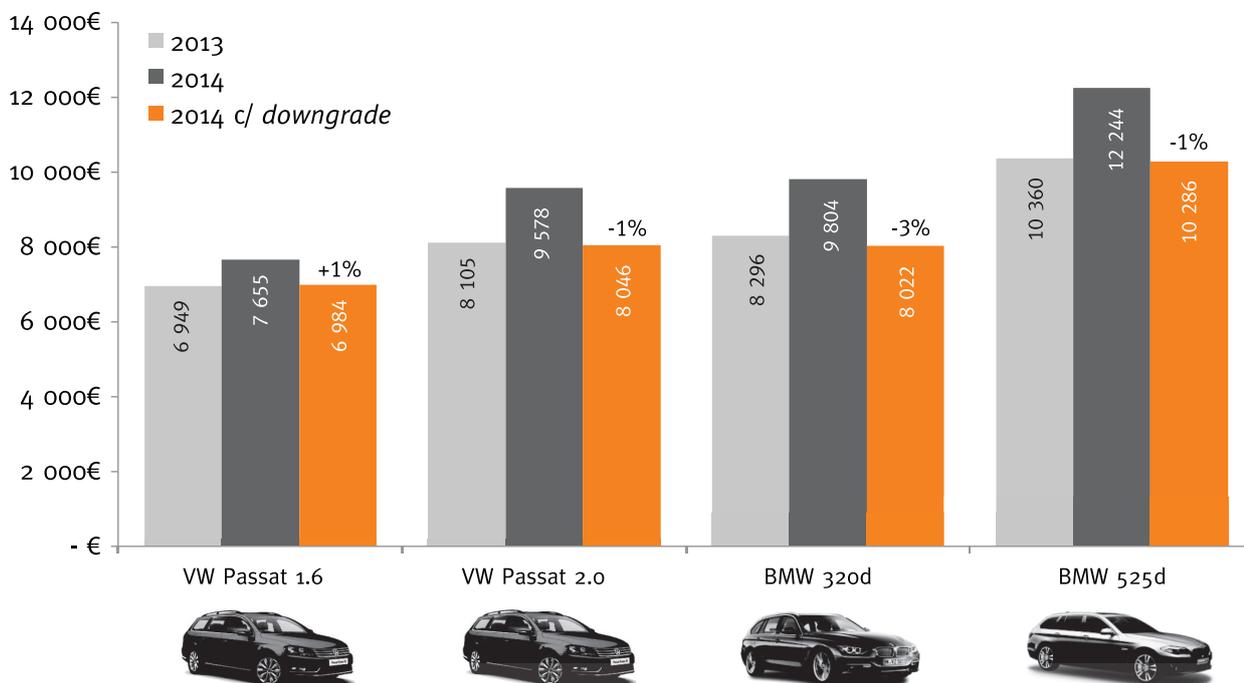
Esta solução é a mais equilibrada para ambas as partes (empresa e colaborador) na medida em que permite à empresa manter o custo sem aumentar obrigações e permite ao colaborador continuar a utilizar um veículo sem perda de rendimento líquido.

Esta solução apresenta, contudo, a limitação de apenas ser aplicável no momento da renovação do contrato pelo que a redução do prazo dos contratos poderá ser uma forma de antecipar a renovação da frota e, consequentemente, o *downgrade* dos veículos cujo custo de aquisição supere 25.000€. Com esta medida, possivelmente o custo com rendas aumentará mas talvez a redução da carga fiscal do *downgrade* compense o que poderá ser particularmente interessante nos contratos cuja data de *terminus* esteja próxima (<1 ano).

De notar que, na substituição dos veículos, será fundamental optar por familiares pequenos (e.g. Ford Focus) com um custo de aquisição inferior a 25.000€ e familiares médios (e.g. VW Passat 2.0 TDI) com um custo de aquisição inferior a 35.000€.

Recomendamos também, como forma de suavizar o *downgrade*, a concentração das compras por forma a que o ganho no volume permita aumentar o poder negocial e, assim, as condições de compra na forma de maiores descontos que, por sua vez, permitam absorver todo ou parte do agravamento fiscal e, dessa forma, minimizar ou até evitar o *downgrade*.

CUSTO ANUAL (LÍQUIDO DE IMPOSTO)



Por Segmento

1. UTILITÁRIO

Neste segmento não é necessário alterar a política de frota na medida em que não se verificam alterações das taxas de Tributação Autónoma.

2. FAMILIAR PEQUENO

Neste segmento não é necessário alterar a política de frota na medida em que não se verificam alterações das taxas de Tributação Autónoma.

3. FAMILIAR MÉDIO “BASE”

VW Passat Variant Confortline 1.6TDI (105cv)



	2013	2014	2014
TA	20%	27,5%	27,5%
Aluguer	381€	392€	357€
IVA	74€	76€	69€
TA	124€	170€	155€
Total	579€	638€	582€

3. FAMILIAR MÉDIO “BASE”

VW Passat Variant Trendline 1.6TDI (105cv)



O *downgrade* de equipamento/versão do veículo é inevitável para a manutenção do custo da empresa devido ao agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 27,5%.

Apesar desta solução representar um *downgrade*, permite, contudo, manter o segmento de veículo disponibilizado ao colaborador.

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

4. FAMILIAR MÉDIO VW Passat Variant Confortline 2.0 TDI (140cv)



	2013	2014	2014
TA	20%	35%	27,5%
Aluguer	443€	455€	411€
IVA	88€	91€	81€
TA	144€	253€	179€
Total	675€	798€	671€

4. FAMILIAR MÉDIO VW Passat Variant Confortline 1.6TDI (105cv)



O *downgrade* de motorização do veículo é inevitável para a manutenção do custo da empresa devido ao agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35%.

O *downgrade* de motorização gera poupança que pode ser utilizada para aumentar o equipamento do veículo e, dessa forma, atenuar o *downgrade*, tal como fizemos neste exemplo por via da adição de equipamento de segurança e conforto (faróis de xénon, sistema de ajuda ao estacionamento e sistema de navegação).

5. FAMILIAR MÉDIO PREMIUM BMW 320d Touring (184cv)



	2013	2014	2014
TA	20%	35%	27,5%
Aluguer	452€	464€	423€
IVA	92€	94€	84€
TA	148€	259€	185€
Total	692€	817€	692€

5. FAMILIAR MÉDIO PREMIUM BMW 318d Touring (143cv)



5. FAMILIAR MÉDIO PREMIUM BMW 320d Berlina (184cv)



O *downgrade* de motorização do veículo é inevitável para a manutenção do custo da empresa devido ao agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35%.

Contudo, é possível que, em algumas circunstâncias, a alteração de carroçaria carrinha para berlina seja suficiente para manter o custo sem ter de recorrer a qualquer *downgrade*.

Em qualquer dos casos, é imperativo que o veículo seja adquirido por menos de 35.000€ (c/ IVA)

6. FAMILIAR GRANDE
BMW 525d Touring
(218cv)



	2013	2014
TA	20%	35%
Aluguer	565€	580€
IVA	114€	117€
TA	185€	323€
Total	864€	1.020€

2014

35%

488€

98€

272€

857€

6. FAMILIAR GRANDE
BMW 520d Berlina
(184cv)



6. FAMILIAR GRANDE
BMW 518d Touring
(143cv)



2014

35%

498€

100€

277€

875€

O duplo *downgrade* de motorização do veículo é inevitável para a manutenção do custo da empresa devido ao agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35%.
Contudo, é possível que, em algumas circunstâncias, a alteração de carroçaria carrinha para berlina permita apenas 1 *downgrade* de motorização.



Objectivos
Conclusões

DETALHE DOS CENÁRIOS ANALISADOS

1. Empresa suporta o agravamento de custo resultante do aumento das taxas de Tributação Autónoma

Objectivo

Avaliar o impacto que o agravamento da carga fiscal em sede de Tributação Autónoma tem na estrutura de custos de uma empresa.

Conclusões

Os segmentos Utilitário (e.g. Opel Corsa) e Familiar Pequeno (e.g. Ford Focus) comprados abaixo de 25.000€ representam, em média, 60% de uma frota de passageiros e não sofrem agravamento da taxa de Tributação Autónoma pelo que, aqui, não existe qualquer impacto.

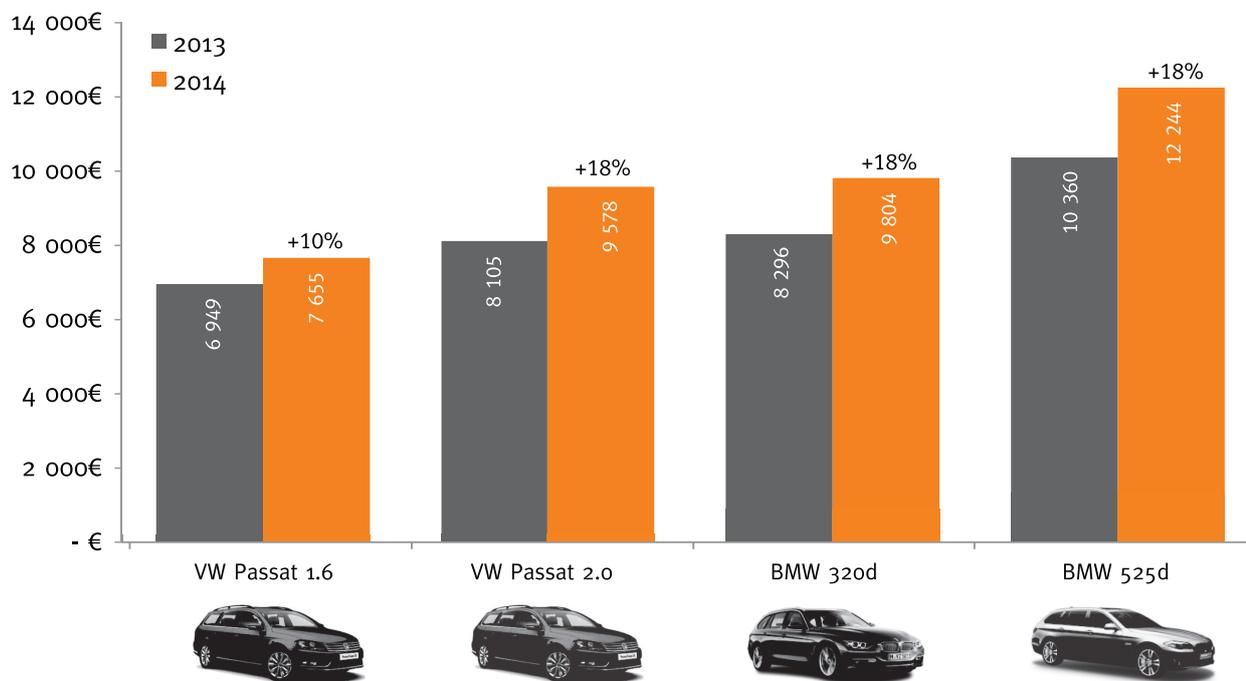
Nos restantes segmentos, que representam em média 40% de uma frota de passageiros, caso opte por não alterar a política de frota, o resultado será o agravamento de custo, em 2014, compreendido entre 10% e 18%, dependendo da distribuição da frota pelos vários segmentos, mas com particular expressão naqueles em que o custo do veículo excede 35.000€, decorrente do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35%.

Resultado para a empresa: Sofre um aumento de custo até 18% dependendo da distribuição da frota por segmento.

Resultado para o colaborador: Mantém a situação actual.

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

CUSTO ANUAL (LÍQUIDO DE IMPOSTO)



2. Empresa reformula a política de frota por via de *downgrade* de versão e/ou motorização ou segmento do veículo

Objectivo

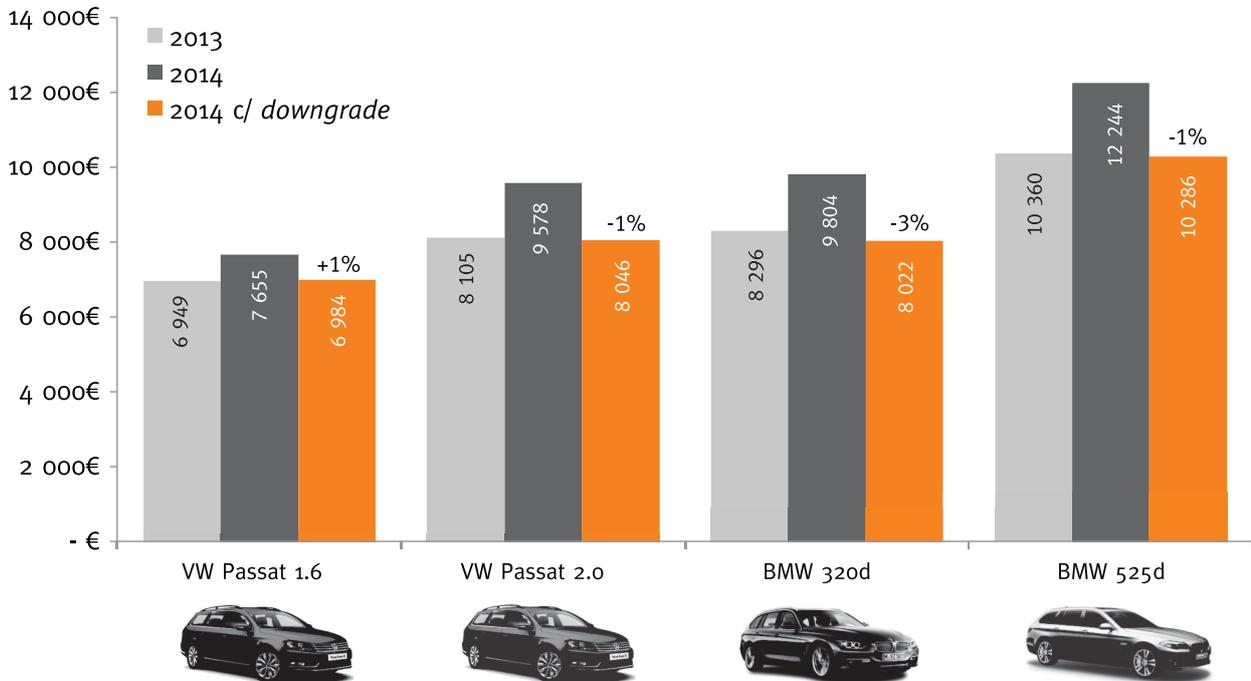
Manter o custo, apurando qual o *downgrade* necessário quando substituir o veículo.

Conclusões Gerais

No segmento dos utilitários e familiares pequenos não é necessário recorrer a qualquer *downgrade* uma vez que não há alterações às taxas de Tributação Autónoma.

Nos restantes segmentos, é possível manter o custo sem recorrer ao *downgrade* de segmento, fazendo apenas *downgrade* de equipamento e/ou motorização.

CUSTO ANUAL (LÍQUIDO DE IMPOSTO)



Conclusões de cada Segmento

1. UTILITÁRIO

Neste segmento não é necessário alterar a política de frota na medida em que não se verificam alterações das taxas de Tributação Autónoma.

2. FAMILIAR PEQUENO

Neste segmento não é necessário alterar a política de frota na medida em que não se verificam alterações das taxas de Tributação Autónoma.

3. FAMILIAR MÉDIO “BASE”

VW Passat Variant Comfortline 1.6TDI (105cv)



	2013	2014	2014
TA	20%	27,5%	27,5%
Aluguer	381€	392€	357€
IVA	74€	76€	69€
TA	124€	170€	155€
Total	579€	638€	582€

3. FAMILIAR MÉDIO “BASE”

VW Passat Variant Trendline 1.6TDI (105cv)



ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

Neste exemplo, apresenta-se um custo mensal líquido de imposto, em 2013, de 579€ que, em 2014, é incrementado em 59€ (10%) para um total de 638€, resultante do agravamento de 20% para 27,5% da taxa de Tributação Autónoma e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

O *downgrade* de equipamento/versão do veículo é inevitável devido ao agravamento da taxa de Tributação Autónoma sendo que, neste caso, passou-se da versão intermédia (Confortline) para a versão de entrada (Trendline), evitando, assim, o *downgrade* de segmento.

Resultado para a empresa: Permite manter o custo.

Resultado para o colaborador: Mantém o segmento mas com *downgrade* de equipamento.

4. FAMILIAR MÉDIO VW Passat Variant Confortline 2.0 TDI (140cv)



	2013	2014	2014
TA	20%	35%	27,5%
Aluguer	443€	455€	411€
IVA	88€	91€	81€
TA	144€	253€	179€
Total	675€	798€	671€

4. FAMILIAR MÉDIO VW Passat Variant Confortline 1.6TDI (105cv)



Neste exemplo, apresenta-se um custo mensal líquido de imposto, em 2013, de 675€ que, em 2014, é incrementado em 123€ (18%) para um total de 798€, resultante do agravamento de 20% para 35% da taxa de Tributação Autónoma e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

O *downgrade* de motorização é inevitável uma vez que este segmento sofre um agravamento significativo de tributação e a versão de equipamento (Confortline) considerada é a de entrada nesta motorização (2.0 TDI).

Este *downgrade* gera poupança que pode ser utilizada para aumentar o equipamento do veículo e, dessa forma, atenuar o *downgrade*, tal como fizemos neste exemplo por via da adição de equipamento de segurança e conforto (faróis de xénon, sistema de ajuda ao estacionamento e sistema de navegação).

Resultado para a empresa: Permite manter o custo.

Resultado para o colaborador: Representa um *downgrade* de motorização que é, em parte, compensado com aumento de equipamento.

**5. FAMILIAR
MÉDIO PREMIUM
BMW 320d Touring
(184cv)**



	2013	2014
TA	20%	35%
Aluguer	452€	464€
IVA	92€	94€
TA	148€	259€
Total	692€	817€

2014
27,5%
423€
84€
185€
692€

**5. FAMILIAR
MÉDIO PREMIUM
BMW 318d Touring
(143cv)**



2014
27,5%
408€
82€
178€
668€

**5. FAMILIAR
MÉDIO PREMIUM
BMW 320d Berlina
(184cv)**



Neste exemplo, apresenta-se um custo mensal líquido de imposto, em 2013, de 692€ que, em 2014, é incrementado em 126€ (18%) para um total de 817€, resultante do agravamento de 20% para 35% da taxa de Tributação Autónoma e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Este segmento sofre um agravamento significativo, contudo é possível manter a tipologia de veículo fazendo apenas a migração de carroçaria carrinha para berlina, como exemplificado em cima, uma vez que a redução de custo permite colocar este veículo no escalão dos 27,5%. De notar que, inclusivamente, o custo mensal da berlina é inferior (668€ vs 692€) o que, numa primeira análise, nos levaria a adicionar equipamento à berlina. Sucede, porém, que tal não é possível porque, uma vez que o veículo já está próximo do limite superior do escalão dos 27,5%, qualquer adição de equipamento implicaria a transição para o escalão dos 35% inviabilizando esta hipótese.

Caso a necessidade de uma carrinha seja incontornável, então a solução passará pelo *downgrade* da motorização para a versão 18d (143cv), contudo, neste cenário, o veículo terá de ser a versão de entrada, inclusivé, sem pintura metalizada. Em qualquer dos casos, é imperativo que o veículo seja adquirido por menos de 35.000€ (c/IVA).

Resultado para a empresa: Qualquer dos cenários permite manter o custo.

Resultado para o colaborador: O cenário de passagem de carrinha para berlina representa um *downgrade* muito ténue de forma que, nesse cenário, a perda é mínima. A passagem de motorização de 184cv para 143cv representa um *downgrade* de motorização.

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

6. FAMILIAR GRANDE BMW 525d Touring (218cv)



	2013	2014
TA	20%	35%
Aluguer	565€	580€
IVA	114€	117€
TA	185€	323€
Total	864€	1.020€

2014

35%

488€

98€

272€

857€

6. FAMILIAR GRANDE

BMW 520d Berlina
(184cv)



6. FAMILIAR GRANDE

BMW 518d Touring
(143cv)



2014

35%

498€

100€

277€

875€

Neste exemplo, apresenta-se um custo mensal líquido de imposto, em 2013, de 864€ que, em 2014, é incrementado em 156€ (18%) para um total de 1.020€, resultante do agravamento de 20% para 35% da taxa de Tributação Autónoma e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Este segmento sofre um agravamento significativo que, para manter o custo, obriga a efectuar um *downgrade* de motorização (25d para 20d) e substituir carrinha por berlina.

Caso a carroçaria carrinha seja imprescindível então terá de se fazer um duplo *downgrade* de motorização (25d para 18d).

Resultado para a empresa: Permite manter o custo no caso do carro mas a carrinha, ainda que com um duplo *downgrade* de motorização, fica marginalmente (11€ - 1%) mais onerosa.

Resultado para o colaborador: Se a carroçaria carrinha for indispensável, fica sujeito a um duplo *downgrade* de motorização. Caso contrário fica sujeito a um *downgrade* de motorização.

3. Empresa e colaborador acordam a atribuição de veículo como rendimento em espécie, **sem gross up** do salário do colaborador

Objectivo

Avaliar o resultado (na óptica da empresa e do colaborador) da atribuição do veículo enquanto rendimento em espécie, sem que a empresa compense o colaborador pelo acréscimo de encargos que este terá em sede de Segurança Social e IRS.

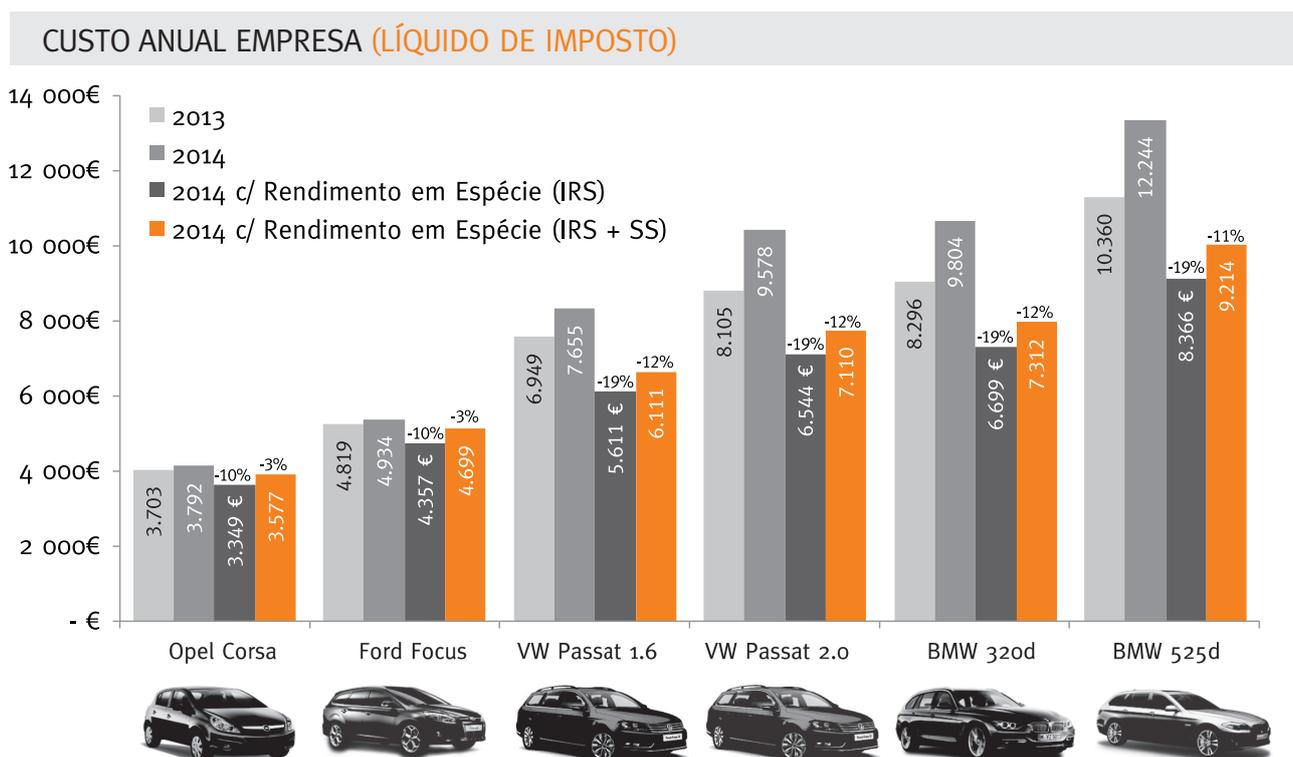
Notas Importantes

Quando o veículo faz parte do contrato de trabalho, a empresa deixa de pagar Tributação Autónoma uma vez que o colaborador irá pagar, em sede de IRS e Segurança Social, pela utilização.

Importa referir que a atribuição de rendimento em espécie encerra para a empresa obrigações adicionais resultantes do aumento do pacote salarial do colaborador por via da atribuição de um veículo como rendimento em espécie. Por outro lado, na óptica do colaborador, vê o seu pacote salarial incrementado.

Conclusões Gerais

Este cenário permite à empresa reduzir (3% a 12%) o custo face a 2013, e em maior medida (10% a 19%) caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social. Contudo o colaborador perde (1% a 6%) rendimento líquido decorrente do aumento de tributação em sede de IRS e Segurança Social.



Conclusões de cada Segmento

1. UTILITÁRIO

 14.168€	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Custo Anual) 17.500€
	2013	TA 10% 3.703€
2014	TA 10% 3.792€ (+89€)	
2014 Atribuição de veículo como rendimento em espécie	3.349€ (-355€)	s/ Seg. Social > 174€
	3.577€ (-126€)	c/ Seg. Social > 314€

Neste exemplo, temos um veículo, com um preço de aquisição de 14.168€, atribuído a um colaborador que auferiu um rendimento anual bruto de 17.500€.

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto, em 2013, de 3.703€ que, em 2014, é incrementado em 89€ (2%) para um total de 3.792€, resultante da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa vê o seu custo reduzido em 355€ (10%) face a 2013 e o colaborador vê o seu rendimento anual líquido reduzido em 174€ (1%).

Caso se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa vê o seu custo reduzido em 126€ (3%) face a 2013 e o colaborador vê o seu rendimento anual líquido reduzido em 314€ (2%).

Resultado para a empresa: Reduz o custo face a 2013 entre 3% e 10% mas assume obrigações adicionais perante o colaborador resultantes da atribuição de um veículo como rendimento em espécie.

Resultado para o colaborador: Encerra uma perda líquida entre 1% e 2% mas aumenta o seu pacote salarial.

2. FAMILIAR PEQUENO

	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Custo Anual) 25.000€
21.196€ 		
2013	TA 10% 4.819€	
2014	TA 10% 4.934€ (+115€)	
2014 Atribuição de veículo como rendimento em espécie	4.357€ (-462€) s/ Seg. Social > 4.699€ (-120€) c/ Seg. Social >	596€ 805€

Neste exemplo, temos um veículo, com um preço de aquisição de 21.196€, atribuído a um colaborador que auferiu um rendimento anual bruto de 25.000€.

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto, em 2013, de 4.819€ que, em 2014, é incrementado em 115€ (2%) para um total de 4.934€, resultante da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa vê o seu custo reduzido em 462€ (10%) face a 2013 e o colaborador vê o seu rendimento anual líquido reduzido em 596€ (3%).

Caso se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa vê o seu custo reduzido em 120€ (3%) face a 2013 e o colaborador vê o seu rendimento anual líquido reduzido em 805€ (4%).

Resultado para a empresa: Reduz o custo face a 2013 entre 3% e 10% mas assume obrigações adicionais perante o colaborador resultantes da atribuição de um veículo como rendimento em espécie.

Resultado para o colaborador: Encerra uma perda líquida entre 3% e 4% mas aumenta o seu pacote salarial.

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

3. FAMILIAR MÉDIO “BASE”

	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Custo Anual) 35.000€
30.961€ 		
2013	TA 20% 6.949€	
2014	TA 27,5% 7.655€ (+706€)	
2014 Atribuição de veículo como rendimento em espécie	5.611€ (-1.338€) s/ Seg. Social > 994€ 6.111€ (-838€) c/ Seg. Social > 1.301€	

Neste exemplo, temos um veículo, com um preço de aquisição de 30.961€, atribuído a um colaborador que auferiu um rendimento anual bruto de 35.000€.

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto, em 2013, de 6.949€ que, em 2014, é incrementado em 706€ (10%) para um total de 7.655€, resultante do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 27,5% e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa vê o seu custo reduzido em 1.338€ (19%) face a 2013 e o colaborador vê o seu rendimento anual líquido reduzido em 994€ (4%).

Caso se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa vê o seu custo reduzido em 838€ (12%) face a 2013 e o colaborador vê o seu rendimento anual líquido reduzido em 1.301€ (6%).

Resultado para a empresa: Reduz o custo face a 2013 entre 12% e 19% mas assume obrigações adicionais perante o colaborador resultantes da atribuição de um veículo como rendimento em espécie.

Resultado para o colaborador: Encerra uma perda líquida entre 4% e 6% mas aumenta o seu pacote salarial.

4. FAMILIAR MÉDIO

 <p>35.024€</p>	<p>Empresa (Custo Anual)</p>	<p>Colaborador (Custo Anual) 45.000€</p>
	<p>2013</p>	<p>TA 20% 8.105€</p>
<p>2014</p>	<p>TA 35% 9.578€ (+1.474€)</p>	
<p>2014 Atribuição de veículo como rendimento em espécie</p>	<p>6.544€ (-1.560€) s/ Seg. Social</p>	<p>1.273€</p>
	<p>7.110€ (-995€) c/ Seg. Social</p>	<p>1.620€</p>

Neste exemplo, temos um veículo, com um preço de aquisição de 35.024€, atribuído a um colaborador que auferiu um rendimento anual bruto de 45.000€.

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto, em 2013, de 8.105€ que, em 2014, é incrementado em 1.474€ (18%) para um total de 9.578€, resultante do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35% e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa vê o seu custo reduzido em 1.560€ (19%) face a 2013 e o colaborador vê o seu rendimento anual líquido reduzido em 1.273€ (4%).

Caso se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa vê o seu custo agravado em 995€ (12%) face a 2013 e o colaborador vê o seu rendimento anual líquido reduzido em 1.620€ (6%).

Resultado para a empresa: Reduz o custo face a 2013 entre 12% e 19% mas assume obrigações adicionais perante o colaborador resultantes da atribuição de um veículo como rendimento em espécie.

Resultado para o colaborador: Encerra uma perda líquida entre 4% e 6% mas aumenta o seu pacote salarial.

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

5. FAMILIAR MÉDIO PREMIUM

 37.999€	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Custo Anual) 60.000€
	2013 <small>TA 20%</small> 8.296€	
	2014 <small>TA 35%</small> 9.804€ (+1.508€)	
2014 Atribuição de veículo como rendimento em espécie	6.699€ (-1.597€) s/ Seg. Social >	996€
	7.312€ (-984€) c/ Seg. Social >	1.372€

Neste exemplo, temos um veículo, com um preço de aquisição de 37.999€, atribuído a um colaborador que auferiu um rendimento anual bruto de 60.000€.

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto, em 2013, de 8.296€ que, em 2014, é incrementado em 1.508€ (18%) para um total de 9.804€, resultante do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35% e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa vê o seu custo reduzido em 1.597€ (19%) face a 2013 e o colaborador vê o seu rendimento anual líquido reduzido em 996€ (3%).

Caso se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa vê o seu custo reduzido em 984€ (12%) face a 2013 e o colaborador vê o seu rendimento anual líquido reduzido em 1.372€ (4%).

Resultado para a empresa: Reduz o custo face a 2013 entre 12% e 19% mas assume obrigações adicionais perante o colaborador resultantes da atribuição de um veículo como rendimento em espécie.

Resultado para o colaborador: Encerra uma perda líquida entre 3% e 4% mas aumenta o seu pacote salarial.

6. FAMILIAR GRANDE

52.599€		Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Custo Anual) 90.000€								
		2013	TA 20% 10.360€								
		2014	TA 35% 12.244€ (+1.884€)								
		2014 Atribuição de veículo como rendimento em espécie	<table border="0"> <tr> <td>8.366€ (-1.994€)</td> <td>s/ Seg. Social</td> <td>></td> <td>1.568€</td> </tr> <tr> <td>9.214€ (-1.146€)</td> <td>c/ Seg. Social</td> <td>></td> <td>2.088€</td> </tr> </table>	8.366€ (-1.994€)	s/ Seg. Social	>	1.568€	9.214€ (-1.146€)	c/ Seg. Social	>	2.088€
8.366€ (-1.994€)	s/ Seg. Social	>	1.568€								
9.214€ (-1.146€)	c/ Seg. Social	>	2.088€								

Neste exemplo, temos um veículo, com um preço de aquisição de 52.599€, atribuído a um colaborador que auferiu um rendimento anual bruto de 90.000€.

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto, em 2013, de 10.360€ que, em 2014, é incrementado em 1.884€ (18%) para um total de 12.244€, resultante do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35% e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa vê o seu custo reduzido em 1.994€ (19%) face a 2013 e o colaborador vê o seu rendimento anual líquido reduzido em 1.568€ (3%).

Caso se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa vê o seu custo reduzido em 1.146€ (11%) face a 2013 e o colaborador vê o seu rendimento anual líquido reduzido em 2.088€ (4%).

Resultado para a empresa: Reduz o custo face a 2013 entre 11% e 19% mas assume obrigações adicionais perante o colaborador resultantes da atribuição de um veículo como rendimento em espécie.

Resultado para o colaborador: Encerra uma perda líquida entre 3% e 4% mas aumenta o seu pacote salarial.

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

4. Empresa e colaborador acordam a atribuição de veículo como rendimento em espécie, **com gross up** do salário do colaborador

Objectivo

Avaliar o resultado (na óptica da empresa e do colaborador) da atribuição do veículo enquanto rendimento em espécie, sendo o colaborador compensado pelo acréscimo de encargos que terá em sede de Segurança Social e IRS

Notas Importantes

Quando o veículo faz parte do contrato de trabalho, a empresa deixa de pagar Tributação Autónoma uma vez que o colaborador irá pagar, em sede de IRS e Segurança Social, pela utilização.

Importa referir que a atribuição de rendimento em espécie encerra para a empresa obrigações adicionais resultantes do aumento do pacote salarial do colaborador. Por outro lado, na óptica do colaborador, vê o seu pacote salarial incrementado.

O *gross up* consiste no aumento de salário do colaborador, com o propósito de compensá-lo pela perda de rendimento líquido resultante da tributação em sede de IRS e Segurança Social do rendimento em espécie (veículo). Para o fazer, a empresa terá de converter o custo que o colaborador tem com impostos em aumento de salário bruto e, para o fazer, sobre o *gross up*, a empresa terá de suportar a Segurança Social do colaborador (11%), a taxa de IRS correspondente ao seu rendimento e a taxa de Segurança Social da empresa (23,75%) o que torna a operação menos eficiente, comparativamente à não atribuição de veículo como rendimento em espécie.

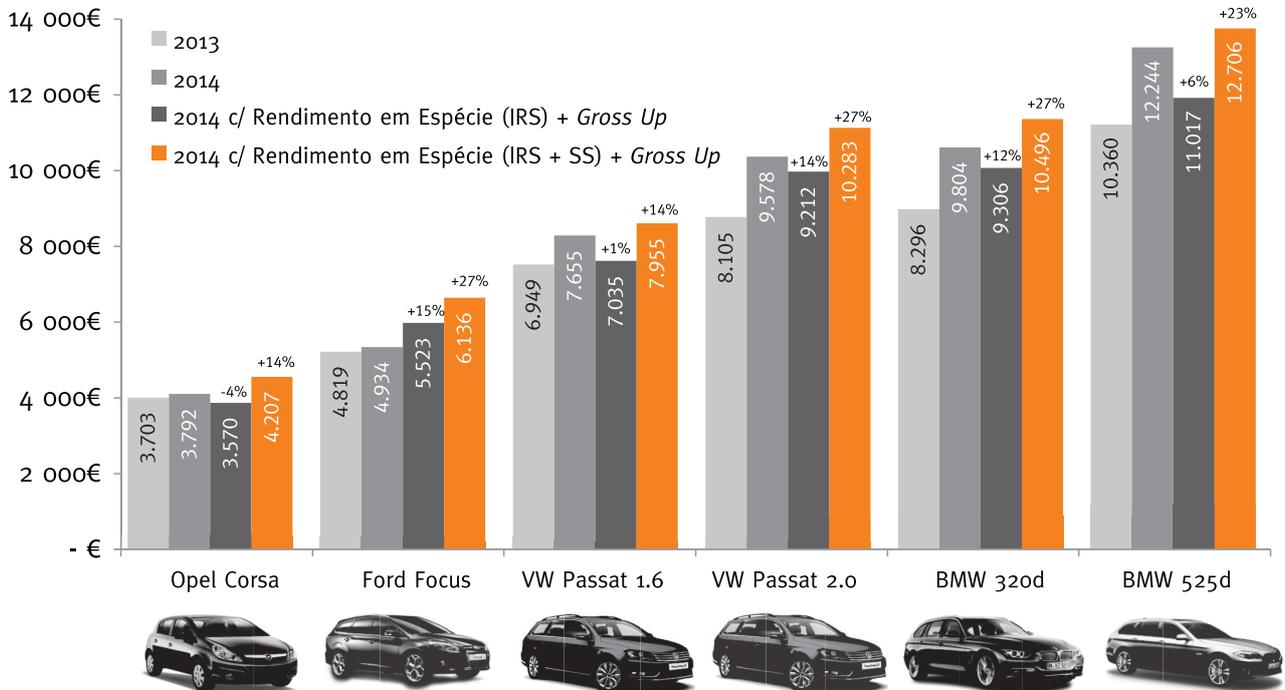
Conclusões Gerais

A empresa aumentará sempre o seu custo, caso se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social. Isto sucede, inclusivamente, comparativamente a 2014 sem fazer nada, ou seja, acomodando o aumento das taxas.

Caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, a empresa também aumenta o custo face a 2013 (excepto no segmento dos utilitários) embora, comparativamente a 2014 não fazendo nada, poupe em todos os segmentos com excepção do segmento dos familiares pequenos.

Em todos os cenários, o resultado para o colaborador é de manutenção do rendimento líquido e aumento do pacote salarial.

CUSTO ANUAL EMPRESA (LÍQUIDO DE IMPOSTO)



Conclusões de cada Segmento

1. UTILITÁRIO

14.168€



Empresa
(Custo Anual)

Colaborador
(Custo Anual)

17.500€

2013

TA 10% **3.703€**

2014

TA 10% **3.792€ (+89€)**

2014

Atribuição de veículo como rendimento em espécie

3.570€ (-134€)

s/ Seg. Social

> sem impacto

4.207€ (+504€)

c/ Seg. Social

> sem impacto

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

Neste exemplo, temos um veículo, com um preço de aquisição de 14.168€, atribuído a um colaborador que auferiu um rendimento anual bruto de 17.500€.

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto, em 2013, de 3.703€ que, em 2014, é incrementado em 89€ (2%) para um total de 3.792€, resultante da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

A empresa vê o seu custo reduzido, face a 2013, em 134€ (4%), caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, ou agravado em 504€ (14%) caso se verifiquem.

2. FAMILIAR PEQUENO

	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Custo Anual) 25.000€
21.196€ 		
2013	TA 10% 4.819€	
2014	TA 10% 4.934€ (+115€)	
2014 Atribuição de veículo como rendimento em espécie	5.523€ (+704€) s/ Seg. Social > sem impacto 6.136€ (+1.317€) c/ Seg. Social > sem impacto	

Neste exemplo, temos um veículo, com um preço de aquisição de 21.196€, atribuído a um colaborador que auferiu um rendimento anual bruto de 25.000€.

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto, em 2013, de 4.819€ que, em 2014, é incrementado em 115€ (2%) para um total de 4.934€, resultante da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

A empresa vê o seu custo acrescido, face a 2013, em 704€ (15%), caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, ou 1.317€ (27%) caso se verifiquem.

3. FAMILIAR MÉDIO “BASE”

 <p>30.961€</p>	<p>Empresa (Custo Anual)</p>	<p>Colaborador (Custo Anual) 35.000€</p>
	<p>2013</p>	<p>TA 20% 6.949€</p>
<p>2014</p>	<p>TA 27,5% 7.655€ (+706€)</p>	
<p>2014 Atribuição de veículo como rendimento em espécie</p>	<p>7.035€ (+87€) s/ Seg. Social</p>	<p>> sem impacto</p>
	<p>7.955€ (+1.006€) c/ Seg. Social</p>	<p>> sem impacto</p>

Neste exemplo, temos um veículo, com um preço de aquisição de 30.961€, atribuído a um colaborador que auferiu um rendimento anual bruto de 35.000€.

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto, em 2013, de 6.949€ que, em 2014, é incrementado em 706€ (10%) para um total de 7.655€, resultante do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 27,5% e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

A empresa vê o seu custo acrescido, face a 2013, em 87€ (1%), caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, ou 1.006€ (15%) caso se verifiquem.

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

4. FAMILIAR MÉDIO

	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Custo Anual) 45.000€
 35.024€		
2013	TA 20% 8.105€	
2014	TA 35% 9.578€ (+1.474€)	
2014 Atribuição de veículo como rendimento em espécie	9.212€ (+1.107€) s/ Seg. Social > sem impacto 10.283€ (+2.178€) c/ Seg. Social > sem impacto	

Neste exemplo, temos um veículo, com um preço de aquisição de 35.024€, atribuído a um colaborador que auferiu um rendimento anual bruto de 45.000€.

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto, em 2013, de 8.105€ que, em 2014, é incrementado em 1.474€ (18%) para um total de 9.578€, resultante do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35% e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

A empresa vê o seu custo acrescido, face a 2013, em 1.107€ (14%), caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, ou 2.178€ (27%) caso se verifiquem.

5. FAMILIAR MÉDIO PREMIUM

	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Custo Anual) 60.000€
 <p>37.999€</p>		
2013	TA 20% 8.296€	
2014	TA 35% 9.804€ (+1.508€)	
2014 Atribuição de veículo como rendimento em espécie	9.306€ (+1.011€) s/ Seg. Social 10.496€ (+2.200€) c/ Seg. Social	> sem impacto > sem impacto

Neste exemplo, temos um veículo, com um preço de aquisição de 37.999€, atribuído a um colaborador que auferiu um rendimento anual bruto de 60.000€.

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto, em 2013, de 8.296€ que, em 2014, é incrementado em 1.508€ (18%) para um total de 9.804€, resultante do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35% e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

A empresa vê o seu custo acrescido, face a 2013, em 1.011€ (12%), caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, ou 2.200€ (27%) caso se verifiquem.

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

6. FAMILIAR GRANDE

	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Custo Anual) 90.000€
 52.599€		
2013	TA 20% 10.360€	
2014	TA 35% 12.244€ (+1.884€)	
2014 Atribuição de veículo como rendimento em espécie	11.017€ (+657€) s/ Seg. Social > sem impacto 12.706€ (+2.346€) c/ Seg. Social > sem impacto	

Neste exemplo, temos um veículo, com um preço de aquisição de 52.599€, atribuído a um colaborador que auferiu um rendimento anual bruto de 90.000€.

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto, em 2013, de 10.360€ que, em 2014, é incrementado em 1.884€ (18%) para um total de 12.244€, resultante do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35% e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

A empresa vê o seu custo acrescido, face a 2013, em 657€ (6%), caso não se verifiquem as condições que determinam a atribuição de veículo como tributável em sede de Segurança Social, ou 2.346€ (23%) caso se verifiquem.

5. Empresa e colaborador acordam substituição da disponibilização de veículo por incremento de salário

Objectivo

Avaliar o resultado (na óptica da empresa e do colaborador) da substituição da disponibilização de veículo por aumento de salário na premissa de que a empresa mantém o custo que tinha com o veículo em 2013.

Nota Importante

Neste cenário, a empresa tem a vantagem de deixar de pagar Tributação Autónoma resultante da utilização do veículo mas o aumento de salário do colaborador implica o pagamento da taxa de Segurança Social (23,75%).

Comparando a taxa de Segurança Social com a taxa de Tributação Autónoma conclui-se que, a partir de taxas de Tributação Autónoma superiores a 23,75%, a operação de substituir o veículo por dinheiro é interessante para a empresa. Contudo, aquilo que parece uma oportunidade para a empresa, poderá não ser vista como uma oportunidade para o colaborador. Isto sucede porque, sobre o aumento de salário que a empresa lhe confere, terá de suportar a taxa de IRS correspondente ao seu rendimento bem como a sua taxa de Segurança Social (11%).

Adicionalmente, a empresa não só tem um poder negocial superior que lhe permite adquirir veículos e serviços a um custo inferior comparativamente ao colaborador a título individual, como os encargos gerados pelo veículo são aceites fiscalmente o que reduz a matéria colectável, fazendo com que o custo líquido de imposto seja 23% inferior ao facturado.

Esta perda de eficiência conduz a um desfecho em que, ainda que a empresa mantenha o seu custo, o colaborador perde eficiência de tal forma que, com o aumento de salário líquido, não só não consegue aceder ao mesmo segmento de veículo como estará a sujeito a um *downgrade* muito expressivo.

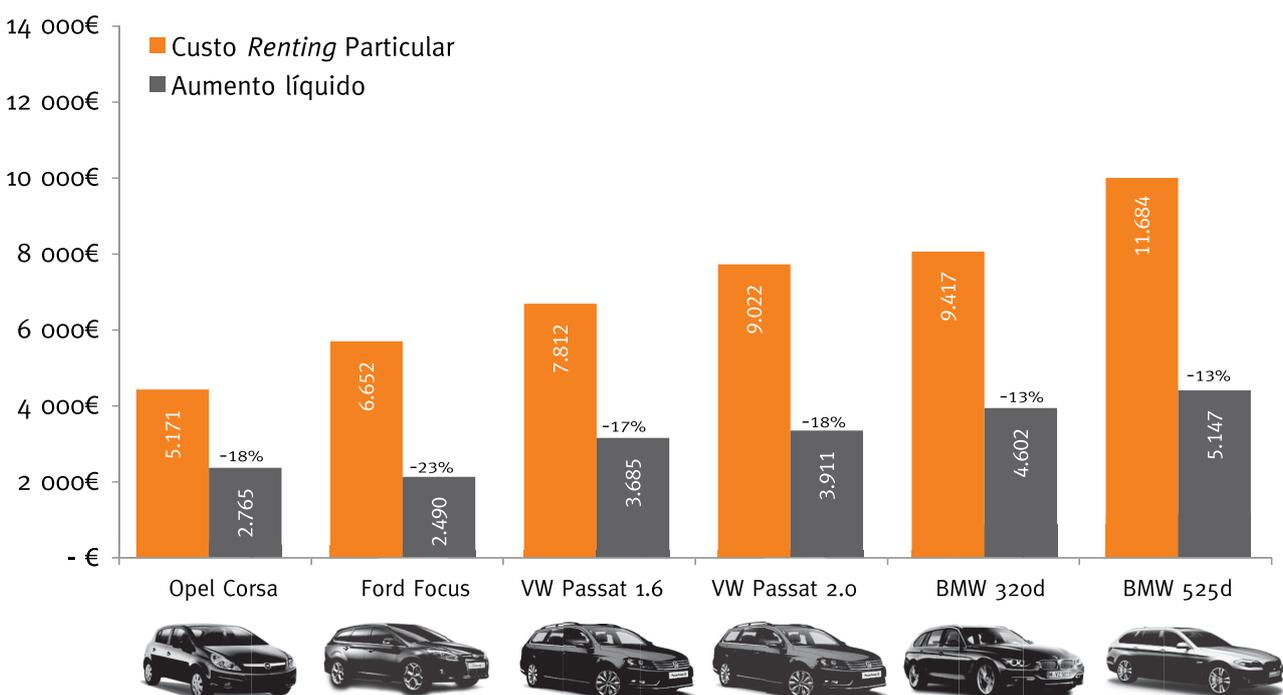
Nos exemplos que vamos ver, um colaborador que tem à sua disposição um familiar grande (e.g. BMW Série 5), e que vê substituída a disponibilização do veículo por remuneração, com o valor líquido que o colaborador recebe só consegue comprar e manter um utilitário (e.g. Opel Corsa).

Em todos os outros segmentos, nem ao *downgrade* para um utilitário os colaboradores conseguem aceder.

Conclusões Gerais

A substituição da disponibilização de veículo por dinheiro é interessante para a empresa na óptica de manutenção de custo mas implica não só o aumento das obrigações para com o colaborador resultantes do aumento de salário, como encerra uma perda líquida para o colaborador compreendida entre 13% e 23%.

RESULTADO ANUAL COLABORADOR (LÍQUIDO)



Conclusões de cada Segmento

1. UTILITÁRIO



	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Benefício) 17.500€
2013	TA 10% 3.703€	5.171€ (renting) 5.601€ (crédito)
2014	TA 10% 3.792€ (+89€)	5.171€ (renting) 5.601€ (crédito)
2014 Substituição de veículo por incremento de salário	3.703€ (3.963+SS-IRC)	2.765€ (líquido) (17.500+3.963-IRS-SS)
Diferença	sem impacto	-2.406€ (renting) -2.836€ (crédito)

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto em 2013 de 3.703€ que, em 2014, é incrementado em 89€ (2%) para um total de 3.792€, resultante da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Caso a empresa opte por manter o seu custo, substituindo o veículo por aumento de salário (3.963€ brutos), o resultado para si será neutro e o colaborador receberá um aumento líquido de 2.765€ (21%).

Contudo, para continuar a utilizar um veículo, o colaborador terá de despende 5.171€ (renting) ou 5.601€ (crédito) o que resulta numa perda de rendimento líquido de 2.406€ (18%) ou 2.836€ (21%).

Resultado para o colaborador: Vê o seu rendimento anual líquido reduzido entre 18% (renting) e 21% (crédito).

2. FAMILIAR PEQUENO



	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Benefício) 25.000€
2013	TA 10% 4.819€	6.652€ (renting) 7.257€ (crédito)
2014	TA 10% 4.934€ (+115€)	6.652€ (renting) 7.257€ (crédito)
2014 Substituição de veículo por incremento de salário	4.819€ (5.158+SS-IRC)	2.490€ (líquido) (25.000+5.158-IRS-SS)
Diferença	sem impacto	-4.162€ (renting) -4.767€ (crédito)

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto em 2013 de 4.819€ que, em 2014, é incrementado em 115€ (2%) para um total de 4.934€, resultante a redução da taxa de I.R.C. de 25% para 23%.

Caso a empresa opte por manter o seu custo, substituindo o veículo por aumento de salário (5.158€ brutos), o resultado para si será neutro e o colaborador receberá um aumento líquido de 2.490€ (14%).

Contudo, para continuar a utilizar um veículo, o colaborador terá de despende 6.652€ (renting) ou 7.257€ (crédito) o que resulta numa perda de rendimento líquido de 4.162€ (23%) ou 4.767€ (26%).

Resultado para o colaborador: Vê o seu rendimento anual líquido reduzido entre 23% (renting) e 26% (crédito).

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

3. FAMILIAR MÉDIO "BASE"



	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Benefício) 35.000€
2013	TA 20% 6.949€	7.812€ (renting) 8.475€ (crédito)
2014	TA 27,5% 7.655€ (+706€)	7.812€ (renting) 8.475€ (crédito)
2014 Substituição de veículo por incremento de salário	6.949€ (7.438+SS-IRC)	3.685€ (líquido) (35.000+7.438-IRS-SS)
Diferença	sem impacto	-4.127€ (renting) -4.790€ (crédito)

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto em 2013 de 6.949€ que, em 2014, é incrementado em 706€ (10%) para um total de 7.655€, resultante do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 27,5% e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Caso a empresa opte por manter o seu custo, substituindo o veículo por aumento de salário (7.438€ brutos), o resultado para si será neutro e o colaborador receberá um aumento líquido de 3.685€ (16%).

Contudo, para continuar a utilizar um veículo, o colaborador terá de despende 7.812€ (renting) ou 8.475€ (crédito) o que resulta numa perda de rendimento líquido de 4.127€ (17%) ou 4.790€ (20%).

Resultado para o colaborador: Vê o seu rendimento anual líquido reduzido entre 17% (renting) e 20% (crédito).

4. FAMILIAR MÉDIO



	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Benefício) 45.000€
2013	TA 20% 8.105€	9.022€ (renting) 9.739€ (crédito)
2014	TA 35% 9.578€ (+1.474€)	9.022€ (renting) 9.739€ (crédito)
2014 Substituição de veículo por incremento de salário	8.105€ (8.675+SS-IRC)	3.911€ (líquido) (45.000+8.675-IRS-SS)
Diferença	sem impacto	-5.111€ (renting) -5.828€ (crédito)

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto em 2013 de 8.105€ que, em 2014, é incrementado em 1.474€ (18%) para um total de 9.578€, resultante do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35% e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Caso a empresa opte por manter o seu custo, substituindo o veículo por aumento de salário (8.675€ brutos), o resultado para si será neutro e o colaborador receberá um aumento líquido de 3.911€ (13%).

Contudo, para continuar a utilizar um veículo, o colaborador terá de despende 9.022€ (renting) ou 9.739€ (crédito) o que resulta numa perda de rendimento líquido de 5.111€ (18%) ou 5.828€ (20%).

Resultado para o colaborador: Vê o seu rendimento anual líquido reduzido entre 18% (renting) e 20% (crédito).

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

5. FAMILIAR MÉDIO PREMIUM



	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Benefício) 60.000€
2013	TA 20% 8.296€	9.417€ (renting) 10.237€ (crédito)
2014	TA 35% 9.804€ (+1.508€)	9.417€ (renting) 10.237€ (crédito)
2014 Substituição de veículo por incremento de salário	8.296€ (8.878+SS-IRC)	4.602€ (líquido) (60.000+8.878-IRS-SS)
Diferença	sem impacto	-4.814€ (renting) -5.635€ (crédito)

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto em 2013 de 8.296€ que, em 2014, é incrementado em 1.508€ (18%) para um total de 9.804€, resultante do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35% e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Caso a empresa opte por manter o seu custo, substituindo o veículo por aumento de salário (8.878€ brutos), o resultado para si será neutro e o colaborador receberá um aumento líquido de 4.602€ (13%).

Contudo, para continuar a utilizar um veículo, o colaborador terá de despende 9.417€ (renting) ou 10.237€ (crédito) o que resulta numa perda de rendimento líquido de 4.814€ (13%) ou 5.635€ (16%).

Resultado para o colaborador: Vê o seu rendimento anual líquido reduzido entre 13% (renting) e 16% (crédito).

6. FAMILIAR GRANDE



	Empresa (Custo Anual)	Colaborador (Benefício) 90.000€
2013	TA 20% 10.360€	11.684€ (renting) 12.751€ (crédito)
2014	TA 35% 12.244€ (+1.884€)	11.684€ (renting) 12.751€ (crédito)
2014 Substituição de veículo por incremento de salário	8.296€ (11.088+SS-IRC)	5.147€ (líquido) (90.000+11.088-IRS-SS)
Diferença	sem impacto	-6.536€ (renting) -7.604€ (crédito)

Este veículo, apresenta um custo anual líquido de imposto em 2013 de 10.360€ que, em 2014, é incrementado em 1.884€ (18%) para um total de 12.244€, resultante do agravamento da taxa de Tributação Autónoma de 20% para 35% e da redução da taxa de IRC de 25% para 23%.

Caso a empresa opte por manter o seu custo, substituindo o veículo por aumento de salário (11.088€ brutos), o resultado para si será neutro e o colaborador receberá um aumento líquido de 5.147€ (10%).

Contudo, para continuar a utilizar um veículo, o colaborador terá de despende 11.684€ (renting) ou 12.751€ (crédito) o que resulta numa perda de rendimento líquido de 6.536€ (13%) ou 7.604€ (15%).

Resultado para o colaborador: Vê o seu rendimento anual líquido reduzido entre 13% (renting) e 15% (crédito).

FAQ's

Perguntas mais frequentes

1. Em que consiste a Tributação Autónoma e como funciona?

A Tributação Autónoma foi criada com a reforma fiscal de 2001 e incide sobre diversos encargos suportados por sujeitos passivos, representando um pagamento de imposto independente da existência de matéria colectável em IRC.

Actualmente, a Tributação Autónoma incide essencialmente sobre os encargos com despesas de representação, despesas confidenciais, encargos com veículos, ajudas de custo, quilómetros em veículo próprio e bónus e indemnizações concedidas a gestores, gerentes ou administradores.

2. Existem diferenças nas taxas de Tributação Autónoma entre os vários métodos de aquisição/gestão de veículos?

Não. O princípio do legislador é que exista neutralidade fiscal entre métodos de aquisição.

Contudo, apesar das taxas serem iguais, se a base de incidência da taxa for menor, os custos com Tributação Autónoma também serão menores.

Observe-se o caso do *renting* em que, apesar de estar sujeito às mesmas taxas, pelo facto de gerar menos encargos com depreciações, apresenta uma base de incidência menor, logo menos custos com Tributação Autónoma.

3. As alterações previstas para 2014 relativas à Tributação Autónoma aplicam-se ao parque automóvel já existente? Porquê?

Sim, as alterações previstas para 2014 aplicam-se ao parque automóvel já existente.

O regime existente em 2013 e em exercícios anteriores encontrava-se direccionado para tributar autonomamente os encargos com veículos, tendo por base o seu ano de aquisição.

Com as alterações previstas para 2014, o presente regime será revogado, e entrará em vigor um novo regime, relativamente ao qual releva para efeitos de Tributação Autónoma unicamente o valor de aquisição dos respectivos veículos.

Acresce que a norma transitória prevista no n.º 10 do artigo 12.º da Proposta de Lei da Reforma do IRC determina que o novo regime da Tributação Autónoma se aplica tanto aos veículos adquiridos a partir de 1 de Janeiro de 2014, como aos adquiridos anteriormente.

4. Porque é que a Tributação Autónoma, em 2014, não é aceite como custo fiscal? No passado podia?

As alterações previstas para 2014 constantes da Proposta de Lei da Reforma do IRC, nomeadamente no artigo 23.º-A do Código do IRC, prevêem expressamente que os gastos com tributações autónomas não são dedutíveis para efeitos da determinação do lucro tributável, ao passo que, para os exercícios anteriores, a Lei era omissa quanto a esta questão.

5. Aplica-se Tributação Autónoma sobre os rent-a-car? Em caso afirmativo, em que moldes?

Sim, aplica-se Tributação Autónoma sobre veículos alugados em regime de rent-a-car.

Para alugueres superiores a 3 meses ou inferiores a 3 meses mas renováveis, aplicam-se as mesmas regras de tributação do que para *Renting*, *Leasing* e Aquisição Própria.

Para alugueres por um período de duração inferior a 3 meses e não renováveis, poderá equacionar-se que, para 2014, a taxa a aplicar seja de 10% (ou 20% caso o sujeito passivo apresente prejuízo fiscal no próprio exercício).

Este enquadramento fiscal resulta da ficha doutrinária tornada pública relativa ao processo n.º 2012 001228, nos termos da qual a Autoridade Tributária veio sustentar que os contratos de rent-a-car com um período de duração inferior a 3 meses não renovável não consubstanciam uma aquisição de um automóvel, pelo que devem estar sujeitos aquela taxa de Tributação Autónoma.

Contudo no que respeita ao exercício de 2014, a Lei continua a ser omissa quanto a esta questão, pelo que é ne-

cessário que a Autoridade Tributária venha a proferir um novo entendimento, por forma a esclarecer este assunto.

6. O pagamento ao quilómetro não é uma alternativa?

Não. Para uma utilização frequente, não é eficiente do ponto de vista de custo, contabilístico e administrativo. Do ponto de vista de custo porque encerra um agravamento para a empresa compreendido entre 24% e 100%. Do ponto de vista contabilístico e administrativo porque, por cada pagamento efectuado, é necessário a apresentação de um mapa detalhado através do qual seja possível efectuar a verificação e controlo de todas as deslocações a que se referem aquelas despesas, designadamente os respectivos locais, tempo de permanência, objectivo e, no caso de deslocação em veículo próprio do trabalhador, identificação do veículo e do respectivo proprietário, bem como o número de quilómetros percorridos, excepto na parte em que haja lugar a tributação em sede de IRS na esfera do respectivo beneficiário.

Acresce ainda que, com esta modalidade, a empresa perde controlo sobre a frota, nomeadamente, do ponto de vista da gestão e composição da mesma.

7. Como se aplica a Tributação Autónoma sobre o pagamento ao quilómetro?

São tributados autonomamente à taxa de 5% ou 15% (prejuízos fiscais), os encargos dedutíveis relativos à compensação pela deslocação em veículo próprio do trabalhador, ao serviço da entidade patronal, não facturados a clientes, escriturados a qualquer título, excepto na parte em que haja lugar a tributação em sede de IRS na esfera do respectivo beneficiário.

São ainda tributados autonomamente à taxa de 5% ou 15% (prejuízos fiscais), os encargos relativos à compensação pela deslocação em veículo próprio do trabalhador, ao serviço da entidade patronal, sempre que tais encargos não se encontrem devidamente suportados através de mapa e o sujeito passivo apresente prejuízo fiscal no período de tributação a que os mesmos respeitam.

8. Se houver uma entrada inicial que faça baixar o capital a financiar, qual o valor de aquisição que deve ser considerado para efeitos de determinação da taxa de Tributação Autónoma?

Caso exista uma entrada inicial efectuada pelo sujeito passivo que faça baixar o capital a financiar, o valor de aquisição

deve ser considerado para efeitos de determinação da taxa de Tributação Autónoma será o valor de aquisição/contrato, adicionado do valor da referida entrada.

9. Se fizer um contrato para um veículo usado, o valor a considerar para alocação de escalão de Tributação Autónoma será o da compra do usado ou o valor em novo?

Caso uma empresa celebre um contrato para um veículo usado, o valor de aquisição a considerar para efeitos de determinação da taxa de Tributação Autónoma será o valor pelo qual foi adquirido/alugado o veículo usado.

10. Os veículos com homologação N1 (e.g. veículos de 5 lugares em que é removido o cinto central traseiro) de mercadorias estão isentos de Tributação Autónoma? Porquê? E do IVA?

Os veículos com homologação N1 correspondem a veículos de mercadorias e, como tal, não se encontram incluídos na base de incidência da Tributação Autónoma. O IVA incorrido na aquisição/aluguer de veículos de turismo não é dedutível sendo que, considera-se veículo de turismo qualquer veículo automóvel que não seja destinado unicamente ao transporte de mercadorias ou que sendo misto, não tenha mais de nove lugares, com inclusão do condutor.

Neste sentido, um veículo com mais de 3 lugares, como é o caso dos N1 (4 lugares), independentemente da sua homologação, não sendo unicamente destinado ao transporte de mercadorias, é, para efeitos do IVA, considerado um veículo de turismo, pelo que o IVA da sua aquisição/aluguer não é dedutível.

Qual a solução recomendada caso os veículos que compõem a minha política de frota já sejam motorizações e versões base, impossibilitando o downgrade de motorização e versão/equipamento?

O estudo efectuado é de carácter genérico de forma a permitir dar resposta à maioria das questões. Contudo, em função da especificidade de cada frota, poderão existir outras formas de reduzir custos que não passem necessariamente pelo downgrade. Assim, para dar resposta aos desafios e especificidades da sua frota, recomendamos que entre em contacto com a equipa de Consultoria da LeasePlan.

48 meses
120.000 kms
Manutenção
IUC
Seguro
Pneus

PREMISSAS DO ESTUDO

Contrato de *renting*

✓ Considerámos o custo de um **contrato de renting** com as seguintes condições contratuais

- 48 meses de aluguer
- 120.000 kms
- Manutenção preventiva (revisões) e correctiva (avarias)
- Substituição de pneus em número ilimitado
- Veículo de substituição em caso de imobilização (revisões, avaria, sinistro e furto ou roubo)
- Imposto Único de Circulação (IUC)
- Seguro com cobertura de danos próprios (franquia 2%)

✓ Considerámos os custos **líquidos de impostos**, quando suportados pela empresa

- 26,5% (25% de IRC + 1,5% de derrama municipal) para o exercício de 2013
- 24,5% (23% de IRC + 1,5% de derrama municipal) para o exercício de 2014
- A Tributação Autónoma, pela sua natureza, não é aceite como gasto fiscal

✓ Não considerámos o custo com **combustível e portagens**

A política de frota referente aos encargos com combustível e portagens varia de empresa para empresa bem como de função para função dentro da mesma empresa.

✓ Avaliámos os **segmentos** de veículo representativos da maioria das políticas de frotas de passageiros

Os veículos apresentados têm como único intuito permitir ao leitor co-relacionar segmentos com exemplos de veículos, não representando qualquer recomendação de marca, modelo e/ou versão.

1. UTILITÁRIO

Opel Corsa City
1.3 CDTi
(95cv)



2. FAMILIAR PEQUENO

Ford Focus Station Tit. Best
1.6 TDCi (115cv)



3. FAMILIAR MÉDIO “BASE”

VW Passat
Variant Comfortline
1.6TDI (105cv)



4. FAMILIAR MÉDIO

VW Passat Variant Comfortline
2.0 TDI (140cv)



5. FAMILIAR MÉDIO PREMIUM

BMW 320d Touring
(184cv)



6. FAMILIAR GRANDE

BMW 525d Touring
(218cv)



- ✓ Considerámos as condições comerciais **(desconto) de aquisição dos veículos** tendo como base a prática em empresas com frota compreendida entre 25 e 75 veículos.
- ✓ Considerámos escalões de **IRS** utilizando as **tabelas de retenção na fonte** para um indivíduo casado, único titular com um dependente.
- ✓ Nos casos em que simulámos a compra de um veículo pelo utilizador a título particular, considerámos o custo de:
 - 48 meses de prazo de financiamento com recurso a um crédito individual
 - 7% de taxa de juro
 - 120.000 kms percorridos em 48 meses
 - Manutenção preventiva (revisões) e correctiva (avarias) com um custo 25% superior ao *renting*
 - Substituição de pneus com um custo 10% superior ao *renting*
 - Veículo de substituição para imobilizações com um custo 25% superior ao *renting*
 - IUC com o mesmo custo do *renting*
 - Seguro com cobertura de danos próprios (franquia 2%) com o mesmo custo do *renting*
 - Venda do veículo usado por um valor 8% inferior ao conseguido no *renting*

ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2014 E OS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS EMPRESARIAIS

✓ Regras para tributação em sede de Segurança Social (Artigo 46.º A do Código dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de Segurança Social - Uso pessoal de veículo automóvel)

1. Considera-se que o veículo é para uso pessoal sempre que tal se encontre previsto em acordo escrito entre o trabalhador e a entidade empregadora do qual conste:
 - a. A afetação, em permanência, ao trabalhador, de um veículo automóvel concreto
 - b. Que os encargos com o veículo e com a sua utilização sejam integralmente suportados pela entidade empregadora
 - c. Menção expressa da possibilidade de utilização para fins pessoais ou da possibilidade de utilização durante 24 horas por dia e o trabalhador não se encontre sob o regime de isenção de horário de trabalho.
2. Considera-se ainda que o veículo é para uso pessoal sempre que no acordo escrito seja afeto ao trabalhador, em permanência, veículo automóvel concreto, com expressa possibilidade de utilização nos dias de descanso semanal.
3. Nos casos previstos no número anterior, esta componente não constitui base de incidência nos meses em que o trabalhador preste trabalho suplementar em pelo menos dois dos dias de descanso semanal obrigatório ou em quatro dias de descanso semanal obrigatório ou complementar.
4. O valor sujeito a incidência contributiva corresponde a 0,75% do custo de aquisição do veículo a multiplicar pelo número de meses de utilização do mesmo.

✓ Regras para tributação em sede de IRS (Artigo 24.º do Código do IRS - Rendimentos em espécie)

Quando se tratar da atribuição do uso de veículo automóvel pela entidade patronal, o rendimento anual corresponde ao produto de 0,75% do seu custo de aquisição ou produção pelo número de meses de utilização da mesmo.

A informação contida neste documento é de natureza geral e não se aplica a nenhuma entidade ou situação particular. Apesar de fazermos todos os possíveis para fornecer informação precisa e actual, não podemos garantir que tal informação seja precisa na data em que for recebida/conhecida ou que continuará a ser precisa no futuro. Ninguém deve actuar de acordo com essa informação sem aconselhamento profissional apropriado para cada situação específica.



It's easier to leaseplan

LeasePlan Portugal
Lagoas Park · Edifício 6 · 2740-244 Porto Salvo

Edifício Burgo · Av. da Boavista, 1837 · 7º Andar · Sala 7.1
4100-133 Porto

Linha de Apoio: 707 20 20 20
E-mail: contacto@leaseplan.pt

WWW.LEASEPLAN.PT

THE WORLD LEADING FLEET AND VEHICLE MANAGEMENT COMPANY