Lex

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Possível tributação de elétricos não contradiz incentivos, mas exige equilíbrio

A proposta da AMT de tributar os veículos elétricos levanta dúvidas sobre a coerência da política fiscal, numa altura em que o Governo mantém apoios à aquisição destes automóveis. Advogados consideram que não existe uma contradição, mas uma "tensão" entre os objetivos ambientais e a necessidade de receita fiscal.

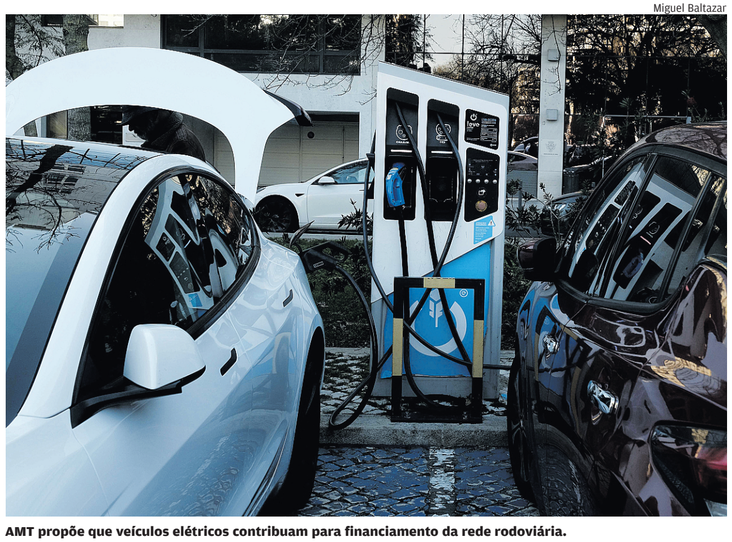
JOÃO DUARTE FERNANDES
joaomfernandes@negocios.pt

A proposta da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) para os veículos elétricos passarem também a contribuir para o financiamento da rede rodoviária nacional coloca um novo desafio à política fiscal do setor automóvel. Numa altura em que o Governo mantém incentivos à aquisição destes veículos para acelerar a transição energética, a eventual introdução de novos encargos levanta questões sobre a coerência das medidas, a previsibilidade das regras e a necessidade de compensar a perda de receita fiscal associada à redução do consumo de combustíveis fósseis. Os advogados rejeitam tratar-se de uma contradição, considerando que é mais uma "tensão previsível".

"O atual modelo fiscal automóvel assenta na tributação dos combustíveis (ISP) e na compra e posse do veículo (ISV e IUC) em que uma parte significativa está, na prática, afeta ao financiamento da rede rodoviária nacional", diz João Rosado Correia, sócio da Miranda & Associados. Para o advogado, não existe propriamente uma contradição, mas uma "tensão previsível". "Com a eletrificação, a base de tributação encolhe na medida em que os elétricos usam e desgastam a rede, mas não contribuem para essa receita do mesmo modo que os veículos de combustão fóssil", sublinha. A proposta da AMT antecipa, por isso, um "problema real: o financiamento da rede rodoviária nacional", releva o especialista.

O mesmo advogado considera que os incentivos à compra de elétricos continuam a fazer sentido enquanto o mercado não atingir a maturidade, mas defende que devem ter uma natureza transitória. A resposta à quebra de receita não deverá, contudo, passar por uma equiparação fiscal automática entre veículos elétricos e modelos a combustão. "Tributar o uso da via é diferente de tributar a tecnologia", argumenta João Rosado Correia, defendendo que o princípio do utilizador-pagador deve ser conciliado com o princípio do poluidor-pagador e com a vantagem ambiental dos automóveis elétricos.

Miguel Baltazar



AMT propõe que veículos elétricos contribuam para financiamento da rede rodoviária.

Tributação dos elétricos deve ser gradual e previsível, conciliando o financiamento das estradas com os incentivos à transição energética, dizem especialistas.

Também André Zibaia da Conceição, sócio da Franco Zibaia, afasta a existência de uma contradição entre as duas medidas. O advogado lembra que a AMT é uma entidade administrativa independente, não estando sujeita a instruções ou tutela do Governo, pelo que as posições podem refletir "visões e perspetivas diferentes". Na sua leitura, cabe ao Executivo encontrar o equilíbrio entre as prioridades ambientais e os custos das políticas adotadas, incluindo a receita fiscal que deixam de gerar. O sócio da Franco Zibaia considera que a aposta nos incentivos continua, assim, justificada. Em 2025, explica, "os veículos 100% elétricos representaram cerca de 23% das vendas de automóveis em Portugal, acima da média europeia de 17%, mas ainda longe dos níveis registados em países como a Noruega (95%) ou a Dinamarca (68%)". Para o advogado, estes números mostram que há margem para continuar a apoiar a eletrificação.

Já Tiago Sousa Freitas, sócio da Spear Legal, revela que "não obstante possa parecer contraditório, o incentivo à compra de veículos elétricos e o seu contributo para a rede rodoviária, encerra uma diferença estrutural". "Diria mesmo que se encontram em diferentes planos", defende. "O incentivo é um instrumento extrafiscal, que premeia uma escolha 'amiga' do ambiente, mas a contribuição de serviço rodoviário é a contrapartida pelo uso da estrada, que o elétrico vai desgastando como qualquer outro tipo de automóvel não elétrico e cujo financiamento, assente no imposto dos combustíveis, se esvazia ao longo do tempo."

Por isso, resume o mesmo especialista, "o legislador deve fixar desde já uma trajetória clara, com entrada gradual de valores inferiores aos dos veículos a combustão e regras estáveis, para que famílias e empresas possam decidir com previsibilidade os custos que terão mais tarde".

Nesta linha, o sócio da Miranda & Associados concorda que a "previsibilidade é muito importante para as famílias e para empresas, sobretudo com frotas". "Está em causa o princípio da proteção da confiança: quem investiu com base nas regras vigentes não deve ser surpreendido por alterações abruptas e deve procurar-se que qualquer tributação seja faseada e associada a metas de penetração no mercado, sem comprometer os compromissos nacionais com energia e clima", remata. ■

"Tecto máximo de preço" nos apoios condiciona escolha das famílias

O Governo anunciou a criação de um apoio de 80% para a aquisição de automóveis elétricos por famílias carenciadas, com um incentivo máximo que poderá chegar aos 15 mil euros, ou aos 16 mil euros caso seja entregue um automóvel a combustão para abate. Questionados sobre se esta medida é coerente com a estratégia industrial e comercial europeia de travar uma maior importação de veículos elétricos chineses, os advogados ouvidos pelo Negócios apontam o desafio de ter um "tecto de preço que concentra o apoio num segmento onde a oferta europeia ainda é escassa". Mas notam que os objetivos de coesão social devem ser tidos em conta.

"A medida tem um mérito claro: a intenção de apoiar quem mais precisa", diz João Rosado Correia, sócio da Miranda. Mais estrutural, sublinha, "é saber quem é considerado, para este efeito, uma família carenciada". "O Governo já esclareceu este ponto, ao indicar como elegíveis os beneficiários da tarifa social de eletricidade e os agregados com rendimento inferior a 80% do mediano", lembra o advogado, para quem esta é uma opção compreensível, que recorre a instrumentos existentes e simplifica a gestão. Há, porém, um risco a acautelar. "Quando vários apoios assentam no mesmo critério de acesso, os benefícios podem acumular-se, e quem fica imediatamente acima do limiar – a faixa inferior da classe média – pode acabar com menos apoio do que quem está imediatamente abaixo", explica Rosado Correia.

Quanto à origem dos modelos abrangidos, o mesmo especialista defende que "a coerência com a estratégia europeia não se mede pela nacionalidade da marca". Nesta linha, diz, a União Europeia "não proíbe importações; procura assegurar concorrência leal e reforçar a produção na Europa". O desafio está, por isso, "num tecto de preço que concentra o apoio num segmento onde a oferta europeia ainda é escassa, situação que tenderá a mudar com novos modelos de baixo custo", conclui o sócio da Miranda.

Também Tiago Sousa Freitas, sócio da Spear Legal, considera a medida "socialmente meritória, mas peca por não ser calibrada". "Um tecto máximo de preço poderá fomentar um apoio que se pretende que seja geral numa escolha pré-determinada", resume. Em alternativa, aponta "soluções neutras, como é a valorização da pegada de carbono da produção, à semelhança do que se fez em França".

Já André Zibaia da Conceição, sócio da Franco Zibaia, considera que o alargamento do preço máximo dos veículos até 37.500 euros permite abranger um conjunto mais vasto de alternativas, incluindo modelos europeus, americanos e asiáticos, entre os quais os chineses. O leque de opções aumenta ainda mais com a inclusão de automóveis usados até cinco anos. "Adquirir um carro elétrico que valha 25.000 euros por apenas 10.000 euros (descontados os 15.000 euros do apoio) já parece configurar um apoio substancial", observa.

Perante este cenário, o mesmo advogado considera que o impacto geopolítico e geoeconómico da medida não será determinante, sobretudo quando comparado com os objetivos de coesão social que lhe estão associados. ■

Advogados defendem apoios à compra de elétricos, mas alertam para distorções na escolha dos modelos e desigualdades entre beneficiários.

A proposta da AMT antecipa um problema real: o financiamento da rede rodoviária nacional.

JOÃO ROSADO CORREIA
Sócio da Miranda & Associados

A AMT é uma entidade administrativa independente, não estando sujeita a instruções ou tutela do Governo.

ANDRÉ ZIBAIA DA CONCEIÇÃO
Sócio da Franco Zibaia

O legislador deve fixar uma trajetória clara, com entrada gradual de valores inferiores aos dos veículos a combustão [...].

TIAGO SOUSA FREITAS
Sócio da Spear Legal