

# GUIA FISCAL 2021

FISCALIDADE AUTOMÓVEL  
PARA EMPRESAS



**ARVAL**  
BNP PARIBAS GROUP

For the many  
journeys in life

# A mudança tem que acontecer.

Seja qual for o negócio e a sua dimensão, os acionistas ou gestores querem saber o que faz entrar e sair dinheiro das suas empresas.

É nesta perspetiva que a Arval vem recomendando desde há alguns anos, uma mudança na análise dos fatores de decisão que qualquer gestor deve observar na gestão da sua frota automóvel e que passa, necessariamente, por mudar de uma visão focada no valor do carro ou no valor de aluguer ou leasing para uma visão que reflita a estimativa do real encargo financeiro ou fluxo de saída de dinheiro da sua empresa no final de cada ano com a gestão da frota automóvel.

Sem esta mudança, dificilmente irá ter ferramentas de informação realmente capazes de ajudar os seus acionistas e gestores a tomarem as melhores decisões para as suas empresas, e nunca como agora lhe dizemos que esta mudança tem que acontecer.

Ao longo dos anos a fiscalidade automóvel tem-nos mostrado que riscos e incertezas nunca desaparecem e que a sua natureza, intensidade e consequências económicas vão evoluindo.

Porque vivemos momentos particularmente desafiantes, liderados por uma crise sanitária terrível com enormes consequências económicas e sociais, cumpre-nos com responsabilidade o dever de proteger o interesse dos nossos clientes. Por isso, repetimos a nossa mensagem sobre a importância desta mudança.

Continuamos a ver que em muitas empresas quem tem a responsabilidade da frota não dá a devida importância ao possível impacto que impostos e outros custos de gestão da frota automóvel têm no montante de dinheiro que sai das suas tesourarias.

Sabemos que isto acontece pela nossa experiência, comprovada pelos dados do Barómetro Automóvel 2020 do Arval Mobility Observatory os quais mostram que em 68% das empresas portuguesas, quem compra viaturas afirma que os impostos sobre as viaturas são calculados pelo departamento de contabilidade e que as suas decisões são tomadas com base no valor total de alugueres ou no valor de aquisição. Um procedimento que em muitos casos poderá estar a ter um impacto na rentabilidade da empresa contrário ao que se esperava no momento da compra.

2021 é mais um ano com alterações fiscais que terão consequências nas empresas a operar em Portugal e de forma mais significativa no sector automóvel. Alterações que no curto prazo poderão contribuir para atrasar o nosso país no seu compromisso de promover a sustentabilidade e a transição energética, num ano que se espera seja marcado por uma nova ênfase sobre as alterações climáticas.

É por isso objetivo deste Guia Fiscal garantir o seu acesso a informação relevante sobre o quadro fiscal que irá vigorar em Portugal durante o ano 2021.

Se acha que está na altura de iniciar esta mudança, na Arval estamos à sua disposição para o ajudar nesta viagem.





# Entender uma envolvente complexa e em constante mudança.

2021 começa dominado pela incerteza da crise pandémica e por um crescimento exponencial de infeções do COVID-19 com enorme pressão sobre a capacidade de resposta dos serviços de saúde, alarmados pelo surgimento de novas variantes do vírus. Por toda a Europa, particularmente, em Portugal, as novas medidas de restrição e confinamento aumentam o risco de consequências financeiras e sociais enormes para diversos sectores de atividade. A vacina e a expectativa de um gradual aumento da imunidade pública fazem prever um aligeirar do risco sanitário e das medidas restritivas ao longo do ano, e uma consequente retoma gradual da confiança na atividade económica e no consumo.

O Orçamento de Estado de 2021 destaca-se pela redução de benefícios fiscais em particular sobre viaturas com tecnologia híbrida e híbrida plug-in, medidas que detalharemos de seguida neste guia e que poderão de certa forma criar fortes constrangimentos ao ritmo da evolução da transição energética nas frotas empresariais, depois de vermos que em 2020 o único indicador do mercado automóvel que não foi arrasado pela pandemia, foi precisamente registado pela continuidade da transição energética na venda de viaturas novas ligeiras de passageiros que manteve um ritmo de crescimento percentual, quando todo o mercado automóvel assistiu a uma queda de 34% na venda de viaturas ligeiras em Portugal. (Dados ACAP)

Desde a introdução da reforma da fiscalidade verde em 2015, algumas normas fiscais sobre os transportes têm servido, com sucesso, o objetivo de promover a transição do parque automóvel das empresas portuguesas, de viaturas que consomem apenas combustíveis fósseis, como o diesel e a gasolina, para viaturas que produzem menos ou zero emissões de CO<sub>2</sub> na sua utilização, como sejam as viaturas híbridas, híbridas plug-in e as viaturas elétricas.

Entre 2015 e 2020 a percentagem de venda de viaturas novas ligeiras de passageiros com motores diesel e gasolina sobre o total de viaturas vendidas no mesmo segmento, caiu de 98% para 76,8%, verificando-se que no final de 2020, a percentagem de vendas de viaturas ligeiras de passageiros com novas tecnologias, nomeadamente, híbridas, híbridas plug-in e 100% elétricas, representaram, respetivamente, 8,2%, 8,2% e 5,6% (vs, 4,2%, 2,6% e 3,2% em 2019) do total das vendas de viaturas ligeiras de passageiros vendidos em Portugal. Estes números são uma resposta evidente que a transição energética está a acontecer e enquadra-se no âmbito do compromisso internacional de redução de emissões de gases com efeitos de estufa com vista a que Portugal atinja a neutralidade carbónica em 2050. (Dados ACAP)

Por toda a Europa, quase todos os estados membros estão a implementar medidas que promovem esta transição energética, existindo alguns países mais motivados para uma transição mais rápida do seu parque automóvel para viaturas apenas com recurso a bateria elétrica (que inclui viaturas elétricas e viaturas plug-in), como por exemplo, a Noruega e a Holanda. (Cont.)

Arval Consulting – Guia Fiscal 2021 – Fiscalidade automóvel para empresas – v. Jan\_2021



# Entender uma envolvente complexa e em constante mudança.

Contudo, com base nos dados do Barómetro Automóvel 2020 elaborado pelo Arval Mobility Observatory, podemos afirmar que Portugal está ligeiramente abaixo da média dos restantes países europeus em termos de percentagem de empresas que já utilizam viaturas com energia alternativa. Este estudo anunciava que no início de 2020, Portugal é dos países onde uma maior percentagem de empresas se mostra motivada para a introdução de viaturas híbridas, híbridas plug-in e elétricas nas suas frotas nos próximos anos. Vamos ver como as medidas do OE2021 afetarão esta perspetiva.

Para melhor entendermos porquê que este é um processo de transição e não uma simples mudança de viaturas a diesel para viaturas elétricas, temos que entender que até há relativamente pouco tempo a capacidade produtiva dos fabricantes automóveis estava quase toda preparada para produzir motores de combustão interna (diesel ou gasolina). Por isso, para além do extraordinário esforço de desenvolvimento tecnológico de novos motores e novos modelos, os construtores automóveis tiveram necessidade de gradualmente investir e ajustar as linhas de montagem às novas tecnologias. Por outro lado a oferta de infraestruturas de carregamento de viaturas elétricas tem vindo a aumentar mas é ainda muito limitada em alguns países, como é ainda o caso de Portugal.

Melhor exemplo para contextualizar este momento de transição energética gradual em resposta às alterações climáticas é percebido nas políticas da União Europeia que tem definidas metas muito exigentes mas gradualmente decrescentes em termos de emissões de CO<sub>2</sub> para a produção automóvel, exigência essa que em 2021, não poderá ser superior a 95gr/Km.

O desempenho dos automóveis com motores híbridos, híbridos plug-in, assim como, dos restantes tipos de tecnologia, são resultado de muito e contínuo investimento em investigação e desenvolvimento tecnológico dos fabricantes automóveis, sendo nossa opinião que, em rigor, quando devidamente acompanhado e preparado o uso destas viaturas, a sua eficiência em termos de redução de consumo e conseqüente redução de emissões de CO<sub>2</sub> é um facto e uma vantagem para qualquer empresa. Assim, com o crescimento das infraestruturas de carregamento de eletricidade e da facilidade do seu acesso a qualquer condutor, certamente que vamos todos perceber melhor estas vantagens .

Em 2020, 33% das empresas em Portugal já tinham definidas regras ou critérios que limitam a escolha de novas viaturas em função das emissões de CO<sub>2</sub>, uma curva de crescimento que compara com 14% em 2019.. Dizemos-lhe por isso que escolher um carro é uma coisa, adequar a administração e gestão da frota ao que o seu negócio precisa é outra.

Com avanços mais ou menos significativos, a transição energética na oferta das marcas automóveis e nas frotas das empresas está a acontecer, sendo por isso importante acompanhar a fiscalidade automóvel.



# O que muda com o OE 2021?

Transcrevemos abaixo as alterações fiscais mais relevantes para o sector automóvel inscritas no OE2021, medidas estas que já estão refletidas na informação fiscal disponibilizada nas páginas seguintes.

## Secção II – Imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas

### Art. 374º - Alterações ao Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas

#### Nova redação do Artigo 88º do Código do IRC

(...)

18 - No caso de viaturas ligeiras de passageiros híbridas plug-in, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 quilómetros e emissões oficiais inferiores a 50 g CO<sub>2</sub> /km, as taxas referidas nas alíneas a), b) e c) do n.º 3 são, respetivamente, de 5 %, 10 % e 17,5%.

(...)

## Secção IV – Imposto sobre veículos

### Art. 392º - Alterações ao Código do Imposto sobre Veículos

#### Nova redação do Artigo 8º do Código do ISV

1 - (...)

a) 60%, aos automóveis ligeiros de passageiros que se apresentem equipados com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, quer de energia elétrica ou solar quer de gasolina ou de gasóleo, desde que apresentem uma autonomia em modo elétrico superior a 50 km e emissões oficiais inferiores a 50 g CO<sub>2</sub> /km;

b) (...);

c) (...);

d) 25%, aos automóveis ligeiros de passageiros equipados com motores híbridos plug-in, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 quilómetros e emissões oficiais inferiores a 50 g CO<sub>2</sub> /km.

2 - (...)





# O que é que estas alterações querem dizer?

## Em termos de TRIBUTAÇÃO AUTÓNOMA (TA)

– Que a partir de 01/01/2021, apenas podem beneficiar de taxas de Tributação Autónoma (TA) reduzidas, as viaturas híbridas plug-in que tenham autonomia da bateria elétrica superior a 50 kms e emissões de CO<sub>2</sub> oficiais inferiores a 50 gr/Km.

Todos os encargos com viaturas híbridas plug-in que NÃO CUMPRAM este critério, estarão sujeitos às taxas de TA aplicadas às viaturas diesel, gasolina ou híbridas. Uma diferença significativa que pode conferir mais à frente neste guia.

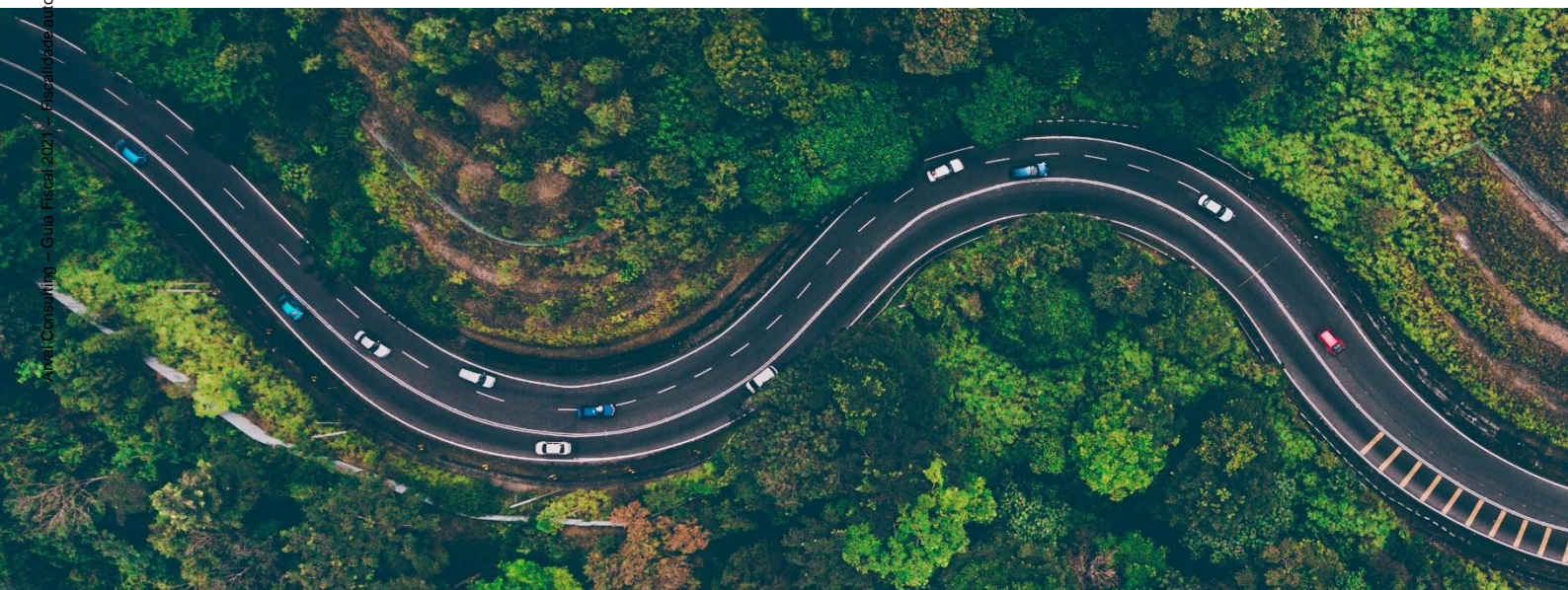
## Em termos de ISV

– Que a partir de 01/01/2021, as viaturas 100% híbridas (sem possibilidade de ligação à rede elétrica) que NÃO CUMPRAM este critério, perdem o benefício de uma taxa intermédia correspondente a 60% do imposto resultante da aplicação da tabela A (ISV). E, no caso de viaturas plug-in, que NÃO CUMPRAM este critério, perdem também o benefício da taxa intermédia corresponde a 25% do resultante da aplicação da tabela A do ISV.

No caso das viaturas híbridas plug-in, a maioria dos modelos existentes no mercado, continuarão a beneficiar desta vantagem mas, por outro lado, para os modelos híbridos esta medida é arrasadora porque abrange quase todos os modelos e naturalmente irá ter impacto no seu preço de aquisição.

## De que forma é conferido o critério de autonomia da bateria elétrica superior a 50 kms?

O Ofício Circulado Nº 35.141/2020 emitido em 28/12/2020 pela Autoridade Tributária e Aduaneira, determina que a autonomia mínima de 50 kms das baterias no modo elétrico dos veículos híbridos plug-in é relativa à autonomia combinada ou à autonomia em cidade, uma vez que ambas constam no certificado de conformidade das viaturas.



# Viaturas ligeiras de passageiros. A tributação na aquisição e utilização.

Arval Consulting

## IVA

O IVA visa tributar o consumo de bens materiais e serviços, permitindo, regra geral, aos agentes económicos que se encontram nas várias fases da transação comercial o direito à dedução do imposto suportado na aquisição prévia de bens e serviços.

No entanto, o IVA prevê uma norma de exclusão daquele direito à dedução para a aquisição ou aluguer de viaturas e, bem assim, para a respetiva aquisição de combustíveis.

Excetua-se daquela norma a aquisição de algumas viaturas tendencialmente mais amigas do ambiente, desde que o respetivo valor de aquisição esteja abaixo de determinados limites, bem como a aquisição de combustíveis como o gasóleo ou o GPL, em que é permitida uma dedução parcial do imposto suportado.

### Regime aplicável

- Direito à dedução (artigo 19.º do Código do IVA)
- Exclusões do direito à dedução (artigo 21.º do Código do IVA)

Quando não dedutível, o IVA é um encargo adicional para a empresa.



## IRC

### Regime aplicável

- Gastos dedutíveis em IRC (artigo 23.º do Código do IRC)
- Encargos não dedutíveis (Artigo 23.º-A do Código do IRC)
- Depreciações não dedutíveis (artigo 34.º do Código do IRC)
- Portaria 467/2010, de 7 de julho (alterada pela Lei n.º 82-D/2014, de 31 de dezembro)

O IRC é um imposto que, por definição, incide sobre os lucros das pessoas coletivas.

No entanto, em determinadas situações, o IRC incide também sobre as despesas realizadas por aquelas entidades, nomeadamente sobre os encargos efetuados ou suportados com viaturas ligeiras de passageiros, através do mecanismo da tributação autónoma.

O IRC prevê ainda algumas limitações à dedução dos encargos suportados com aquelas viaturas, nomeadamente depreciações e rendas, o que se traduz num incremento da base sobre a qual incide o imposto.

A reforma da fiscalidade verde (2015) veio atenuar a carga fiscal sobre as viaturas, com medidas que procuram incentivar a utilização de viaturas “verdes”, medidas que passam a ser mais limitadas com o OE2021.

# Viaturas ligeiras de passageiros. A tributação na aquisição e utilização.

A tabela seguinte sintetiza alguns aspetos que deverá ter em consideração aquando da aquisição ou utilização de viaturas ligeiras de passageiros, designadamente:

- Dedutibilidade do IVA suportado na aquisição de viaturas e combustíveis; e
- Limites relevantes para aceitação, em sede de IRC, dos gastos com depreciações ou rendas.

## Tipo de veículo por combustível

Custo de aquisição	Gasolina	Diesel	GPL	Híbrido Plug in (gasolina)	Híbrido Plug in (diesel)	Elétrico (VE)	Limite do gasto em sede de IRC*
	Mild Híbrido						
<b>Percentagem de dedução do IVA na aquisição ou amortização do renting</b>							
Até 25.000€	0%	0%	50%	100%	100%	100%	
Até 37.500€							
Até 50.000€			0%				
Até 62.500€				0%	0%		
Mais de 62.500€	0%						
<b>Percentagem de dedução do IVA no combustível</b>							
	0%	50%	50%	0% na gasolina 100% Eletricidade	50% no diesel 100% Eletricidade	100%	

Relativamente às viaturas comerciais, o IVA suportado na sua aquisição é, regra geral, dedutível. Não obstante, a dedutibilidade do IVA suportado na aquisição de combustíveis segue as regras previamente descritas relativamente às viaturas ligeiras de passageiros.

O OE2020, em 31/2/2020, veio alterar a redação do Artigo 21º, nº2, al. h) do Código do IVA, incluindo o direito à dedução deste imposto nas despesas respeitantes a eletricidade utilizadas em viaturas elétricas ou híbridas plug-in.

Por fim, importa ainda referir que os limites previamente descritos para aceitação, em sede de IRC, dos gastos com depreciações ou rendas não se aplicam às viaturas comerciais, aferindo-se a dedutibilidade dos gastos em apreço, nos termos gerais.

\* Os limites apresentados incluem IVA quando o imposto suportado não é dedutível, ou seja, quando é um gasto adicional para a empresa.



# Viaturas ligeiras de passageiros. A tributação na aquisição e utilização.

## Tributação autónoma

A tributação autónoma incide sobre determinados encargos efetuados por sujeitos passivos de IRC, como despesas não documentadas, despesas de representação, encargos com viaturas, encargos relativos a despesas com ajudas de custo, entre outros.

### Regime aplicável

- Tributação Autónoma (artigo 88.º do Código do IRC)

No caso dos encargos com viaturas ligeiras de passageiros, estão sujeitas a tributação autónoma, nomeadamente, depreciações, rendas ou alugueres, seguros, manutenção e conservação, combustíveis e impostos incidentes sobre a sua posse ou utilização.

Enquanto despesas, aquelas realidades são taxadas independentemente do apuramento de lucro ou prejuízo fiscal. De facto, existe mesmo um incremento de 10 pontos percentuais ao nível das respetivas taxas no caso de ser apresentado prejuízo fiscal no período de tributação em apreço. Sobre este ponto, o OE 2021 inclui no artigo 376º uma disposição transitória deste agravamento durante os anos 2020 e 2021, quando o sujeito passivo tenha obtido lucro tributável em um dos três períodos de tributação anteriores ou para empresas em início de atividade.

De salientar que, regra geral, os encargos com viaturas comerciais não são sujeitos a tributação autónoma.

### Tributação Autónoma em viaturas ligeiras de passageiros por tipo de combustível

Custo de aquisição *	Diesel, Gasolina, Híbrido, M-Híbrido, GPL e H Plug-in <small>com Emissões CO2 &gt; 50 gr/km ou Autonomia elétrica &lt; 50 km</small>	Elétricos	Híbridos Plug-in <small>COM Emissões CO2 &lt; 50 gr/km e Autonomia modo elétrico &gt; ou = 50 kms</small>
Inferior a 27.500 €	10%	0%	5%
Entre 27 500 € e 35.000 €	27,5%	0%	10%
Mais de 35 000 €	35%	0%	17,5%

\* O valor de Custo de aquisição inclui o IVA quando o IVA suportado na aquisição da viatura é não dedutível, sendo assim incluído no encargo para a empresa.

Por exemplo, se adquirimos uma viatura ligeira de passageiros com motorização diesel, sendo um tipo de viatura que não deduz IVA, o IVA será um encargo para a empresa, logo a TA do primeiro escalão (10%) será até 27.500€ de valor de aquisição com IVA.

Noutro exemplo, se adquirimos uma viatura ligeira de passageiros com tecnologia plug-in, até 50.000€ que é o limite máximo em que poderá deduzir o IVA numa viaturas dessas, como o IVA será deduzido ele não será um encargo para a empresa. Nesse caso a incidência da taxa de TA terá em conta o investimento até um máximos de 50.000€ sem IVA.

# Tributação de viaturas. Na esfera da empresa ou dos colaboradores?

## IRC vs. IRS

A tributação autónoma não é aplicável aos encargos relacionados com viaturas automóveis relativamente às quais tenha sido celebrado acordo escrito entre o colaborador e a entidade patronal quanto à imputação ao último da viatura automóvel e consequente responsabilidade tributária.

Deste modo, os contribuintes têm vindo a comparar a tributação de viaturas na esfera das empresas, nomeadamente o impacto com a tributação autónoma, com o incremento do imposto, em sede de IRS, na esfera do colaborador.

De salientar que, caso se opte pela tributação da viatura na esfera dos colaboradores, o rendimento sujeito a IRS corresponde ao produto de 0,75% do valor de mercado da viatura, reportado a 1 de janeiro do ano em causa, pelo número de meses de utilização da mesma.

### Regime aplicável

- Exclusão de Tributação Autónoma (artigo 88.º, n.º 6, alínea b) do Código do IRC)
- Rendimentos de trabalho dependente (artigo 2.º, n.º 3, alínea b) n.º 9 do Código do IRS)
- Cálculo do Rendimento (Artigo 24.º, n.º 5 do Código do IRS)

### **Rendimento anual pelo uso = 0,75% x valor de mercado da viatura\* x n.º de meses de utilização**

\*Nos termos do n.º 7, do artigo 24.º do Código do IRS, o valor de mercado corresponde à diferença entre o valor de aquisição e o produto desse valor pelo coeficiente de desvalorização acumulada constante da Portaria n.º 383/2003, de 14 de maio.



### Exercício prático

O objetivo do presente exercício passa por, de forma simplificada, determinar e quantificar os impactos anuais associados à opção pela afetação de uma viatura à esfera pessoal do colaborador.

- Tipo de Veículo: ligeiro de passageiros a gasolina
- Tipo de financiamento: renting (locação operacional)
- Duração contrato: 36 meses
- Custo de aquisição da viatura: 60.000 €
- Valor anual do aluguer: 12.000 €
- Combustível anual: 2.400 €
- Taxa marginal de IRS do colaborador: 45%

Por uma questão de simplificação, considere-se que a viatura é adquirida no primeiro dia do exercício em análise e desconsidere-se a dedutibilidade dos encargos com a viatura em sede de IRC e o eventual impacto em sede de Segurança Social.

#### Impacto fiscal quando a viatura se encontra na esfera da empresa

- Tributação autónoma: 5.040 € [(12.000 € + 2.400 €) x 35%]

#### Impacto fiscal quando a viatura passa para a esfera do colaborador

- IRS: 2.430 € [(0,75% x 60.000 € x 12) x 45%]

De facto, a solução apresentada permitiria, no caso em apreço, uma poupança fiscal de 2.610 € só naquele exercício.

# Tributação de viaturas. Na esfera da empresa ou dos colaboradores?

## Segurança Social

Regra geral, as despesas resultantes da **utilização pessoal** pelo trabalhador de viatura automóvel que gere encargos para a entidade empregadora integram a base de incidência contributiva.

Neste sentido, considera-se que a viatura é para uso pessoal sempre que tal se encontre previsto em acordo escrito entre o trabalhador e a entidade empregadora do qual conste:

- A afetação, em permanência, ao trabalhador de uma viatura automóvel concreta;
- Que os encargos com a viatura e com a sua utilização sejam integralmente suportados pela entidade empregadora;
- 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 regime e isenção de horário de trabalho.

Considera-se ainda que a viatura é para uso pessoal sempre que no acordo escrito seja afeta ao trabalhador, em permanência, viatura automóvel concreta, com expressa possibilidade de utilização nos dias de descanso semanal.

Com efeito, o valor sujeito a incidência contributiva corresponde a 0,75% do custo de aquisição da viatura, contrariamente ao que sucede no IRS, em que se tem por base o valor de mercado da viatura.

Em face do exposto, a utilização pessoal pelo trabalhador de viatura automóvel que gere encargos para entidade empregadora poderá integrar ou não a base de incidência contributiva, encontrando-se a respetiva incidência dependente da verificação do conjunto de requisitos previamente elencados.

Para mais informações a este respeito, recomendamos que nos consulte!

### Regime aplicável

- Delimitação da base de incidência contributiva (artigo 46.º n.º 2 alínea s) do CSS)
- Uso pessoal de viatura automóvel (artigo 46.º - A do CSS) – condições para sujeição a Segurança Social.



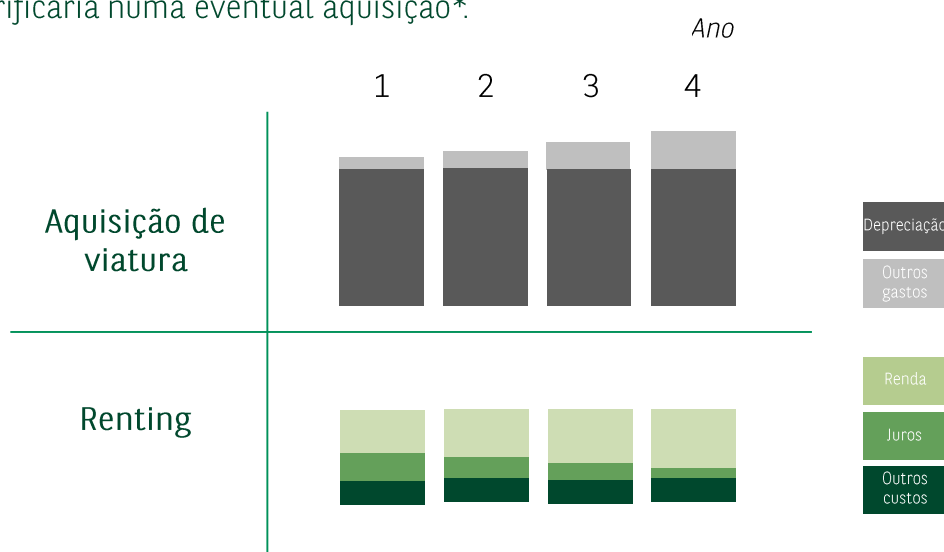


## Será esta a solução para a sua empresa?

O renting, ou aluguer operacional, equipara-se a um serviço, em que o cliente (locatário) usufrui não só da utilização da viatura, mas também de um conjunto de serviços associados, como a manutenção ou o próprio seguro, contrariamente à aquisição de uma viatura, em que se está perante a posse isolada da mesma.

Como contrapartida por aquele aluguer, o locatário paga uma renda, contabilizando estes pagamentos como gastos do período.

Neste sentido, e não se transmitindo o direito de propriedade daquela viatura, não há lugar à contabilização de um ativo sujeito a depreciação (tendencialmente durante um período de 4 a 8 anos), conforme se verificaria numa eventual aquisição\*.



Conforme ilustrado, a opção pelo renting permite uma linearização dos encargos com viaturas, conferindo uma maioria previsibilidade à estrutura de custos das empresas.

Adicionalmente e tendo em consideração que a componente relevante para efeito da aferição dos limites fiscais das rendas é inferior às amortizações, em virtude da definição de um valor residual, a opção pelo renting permite a utilização de viaturas de gama superior sem que haja qualquer penalização ao nível da dedutibilidade das rendas.

\*A partir de 2019, as empresas (locatários) que apliquem as normas internacionais de contabilidade (e.g., IFRS – International Financial Reporting Standards) passam a contabilizar o renting de forma similar a uma aquisição, reconhecendo o direito do uso do bem locado com um ativo intangível e a obrigação de pagamento das rendas e demais encargos como um passivo.



Arval Consulting – Guia Fiscal 2021 – Fiscalidade automóvel para empresas – v Jan\_2021

# Vantagens do renting da Arval

Ao fazer um renting com a Arval, em conjunto com o aluguer da viatura, beneficia automaticamente de um conjunto de serviços que estão incluídos no contrato de cada viatura e que qualificamos como:

## Serviços diferenciados:

Desenvolvidos a pensar no que você e os seus condutores precisam.

- Equipa dedicada;
- Acordo responsabilidade condutor;
- Curso de condução eficiente;
- Pack de serviços;
- Service booking;
- Digital – My Arval e My Arval Mobile;
- Informação em tempo real;
- Customer experience;
- Autoavaliação em fim de contrato;
- Documentação contratual clara;
- Arval Outsourcing Solutions;
- Ética profissional e valores.

## Serviços base:

Os serviços que garantem a operacionalidade das viaturas e mobilidade dos condutores.

- Manutenção;
- Pneus ilimitados;
- Viatura de substituição ilimitada;
- Seguro;
- Assistência em viagem.



Informação Fiscal powered by

**mazars**

Para mais informações, contactar:

**Sérgio Santos Pereira**

*Partner/Head of Tax*

Tif. +351 21 721 0180

e-mail: [sspereira@mazars.pt](mailto:sspereira@mazars.pt)

**André Vidigal\***

*Tax Senior Manager*

Tif. +351 21 721 0180

e-mail: [avidigal@mazars.pt](mailto:avidigal@mazars.pt)

\* Ponto de contacto a privilegiar.

**ARVAL CONSULTING PORTUGAL**

**Gonçalo Cruz**

[goncalo.cruz@arval.pt](mailto:goncalo.cruz@arval.pt) | +351 21 470 94 00



**ARVAL**  
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life