

Alterações Fiscais Automóvel 2026

Aplicável ao renting para empresas **2026**



takeacar.net

Orçamento do Estado 2026

O Orçamento do Estado para 2026 caracteriza-se por uma certa continuidade na fiscalidade automóvel, sem alterações nas taxas e nos escalões dos principais impostos. Ainda assim, a atualização das **normas de emissões**, que tornou os testes de **CO2** mais próximos da experiência real de condução, resultou num aumento transversal das emissões dos **híbridos plug-in (PHEV)**. Como reação, o Governo reviu em alta os limites de emissões, dos **50g CO2/km** para os **80g CO2/km**. Esta medida produz efeitos relevantes no mercado, na medida em que alarga o universo de **modelos PHEV** que podem continuar a beneficiar dos incentivos previstos para esta propulsão.

ISV e IUC

No ISV e no IUC não houve alterações nas taxas, **mantendo-se a lógica de penalização associada às emissões de CO2**, com maior impacto nos veículos exclusivamente a combustão. A **atualização do limite de emissões para PHEV** (80g CO2/km) melhora o enquadramento fiscal destes veículos, sem alterar de forma estrutural o peso destes impostos.

Tributação autónoma (IRC)

A tributação autónoma continua a assumir um papel central na decisão das empresas. A inexistência de alterações nas taxas mantém a penalização fiscal sobre veículos a combustão, enquanto a revisão do critério de emissões para **híbridos plug-in** alarga o conjunto de modelos com enquadramento mais eficiente em **IRC**.

Para o renting, este fator tem impacto direto na carga fiscal efetiva suportada pelas empresas, tornando muitas soluções eletrificadas e parcialmente eletrificadas mais competitivas em termos de custo total de utilização (TCO), mesmo quando o valor base da renda é superior.

Quadro 1 - Taxas de tributação autónoma 2026

Custo de aquisição (€)	Diesel/Gasolina	PHEV	BEV	Ligeiros de mercadorias até 3 lugares
< 37.500€*	8%	2,5%	0%	0%
≥ 37.500€ e < 45.000€*	25%	7,5%	0%	0%
≥ 45.000€ e ≤ 62.500€*	32%	15%	0%	0%
> 62.500€	32%	15%	10%	na

*Valores com dedução de IVA incluída para BEV com custo de aquisição inferior a 62.500€ e PHEV com custo de aquisição inferior a 50.000€.

IRC Depreciações fiscalmente aceites.

As amortizações anuais incorporadas nas prestações são fiscalmente dedutíveis como custo até ao limite de 25 % do valor de aquisição do veículo, respeitando ainda os limites anuais definidos de acordo com a tipologia do veículo, conforme indicado no **quadro 2** abaixo.

Quadro 2 - Limites às depreciações fiscalmente aceites 2026

Tipologia do veículo		Custo de aquisição (€)	Valor anual por veículo (€)
Veículos de passageiros ou mistos	Diesel/Gasolina	25.000 (c/ IVA)	6.250
	GPL / GNV	37.500 (c/ IVA) (1)	9.375
	PHEV	50.000 (c/ IVA) (2)	12.500
	BEV	62.500 (c/ IVA) (3)	15.625
Veículos de mercadorias	Todas as motorizações	Sem limite	Sem limite

1. Sem IVA desde que o custo seja inferior a 37.500€.
2. Sem IVA desde que o custo seja inferior a 50.000€.
3. Sem IVA desde que o custo seja inferior a 62.500€.

IVA

No âmbito do **IVA**, mantém-se o regime diferenciado por tipologia de veículos, sendo a dedutibilidade um dos principais fatores do custo final para as empresas. A manutenção das regras favorece, mais uma vez, **veículos de menor impacto ambiental** e reforça a vantagem relativa das soluções eletrificadas.

Quadro 3 - Dedutibilidade de IVA 2026

Tipologia do veículo	IVA da locação	IVA do combustível / energia	IVA de outros encargos com o veículos ²
Veículos ligeiros de passageiros ou mistos a gasolina ou gasóleo	Não dedutível	50% dedutível se veículo for a gasóleo	Não dedutível
Veículos ligeiros de passageiros ou mistos BEV, PHEV, GPL ou GNV	100% em BEV e PHEV e 50% em GPL ou GNV ¹	100% dedutível na energia elétrica e 50% dedutível no GPL ou gás natural	Não dedutível
Veículos ligeiros de mercadorias	100% dedutível	100% dedutível na energia elétrica e 50% dedutível no gasóleo, GPL ou gás natural	100% dedutível

GPL : Gás de petróleo liquefeito. PHEV : Híbrido recarregável plug-in. GNV: **Gás natural veicular**. BEV: Veículos elétricos alimentados a bateria.
1. Desde que o custo de aquisição não ultrapasse os limites para depreciações fiscalmente aceites (ver quadro 2).
2. Manutenção preventiva e corretiva do veículo, pneus, reparações, seguros, portagens, entre outros.

Conclusão

1.

Em termos globais, o Orçamento do Estado para 2026 (OE 2026) não traz um agravamento direto da fiscalidade do setor.

2.

A flexibilização dos limites de CO2 para híbridos plug-in indica uma abordagem mais pragmática, ajustada à realidade do mercado, enquanto os veículos exclusivamente a combustão continuam sujeitos a maior pressão fiscal.

3.

A fiscalidade e o OE 2026 continuam a direcionar o mercado para opções com menor impacto ambiental, sem aumentos explícitos de imposto.