



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

INTERPELAÇÃO ESCRITA

Divulgar as medidas de isenção fiscal para os veículos eléctricos com extensor de autonomia e aperfeiçoar as políticas relativas aos veículos eléctricos

Macau concede benefícios fiscais aos veículos eléctricos, o que contribui para a sua generalização, mas transformou Macau num paraíso fiscal para os veículos eléctricos de luxo, uma vez que não há limites em relação quer ao número de veículos por proprietário quer ao valor máximo de isenção, e em resultado disto, o erário público é desperdiçado, o objectivo de longo prazo de promoção da protecção ambiental não é alcançado, e a política de controlo de veículos é contrariada. Por exemplo, no ano passado, foi lançado em Macau um modelo de carro eléctrico de luxo, cujo preço foi fixado em Hong Kong em 8,38 milhões de dólares de Hong Kong, mas em Macau é vendido por 4,28 milhões de dólares de Hong Kong, graças à isenção total do imposto sobre veículos motorizados, o que significa que o Governo perdeu quase 4 milhões de patacas devido a um carro de luxo que, ao nível da protecção ambiental, poucos efeitos produz, portanto, uma situação que é manifestamente desproporcional. Segundo a imprensa, as encomendas deste modelo em Macau ultrapassaram em muito as de Hong Kong.

Em Hong Kong, para evitar as zonas cinzentas acima referidas e salvaguardar o erário público, implementou-se a política de benefício fiscal “um por um”, ou seja, só são concedidos benefícios fiscais a quem substitua um veículo movido a combustíveis fósseis (com no mínimo seis anos) comprado há pelo menos 18 meses por um carro



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

eléctrico, a redução fiscal só se aplica ao primeiro registo, e tem um limite de 172 500 dólares de Hong Kong. Isto quer dizer que só os veículos eléctricos de valor não superior a 377 826 dólares de Hong Kong é que podem beneficiar da isenção total de imposto no primeiro registo.

O Governo da RAEM tem ignorado, ao longo dos anos, a falta de um limite máximo da isenção de imposto para os carros eléctricos, e recentemente, no Conselho Consultivo do Trânsito, aquando da apresentação dos veículos eléctricos com extensor de autonomia e das respectivas políticas e exigências técnicas do País, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT) afirmou que, em relação aos modelos de veículos eléctricos com extensor de autonomia que satisfaçam os requisitos técnicos nacionais, ou que constem do Catálogo de Modelos de Veículos Eléctricos Elegíveis para a Isenção dos Impostos sobre a Aquisição de Veículos, definido pelo Interior da China, considera-se que são preenchidos os requisitos de Macau para este tipo de veículos, e estes carros beneficiam da isenção do imposto sobre veículos motorizados. Isto contraria manifestamente o disposto no Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, e o princípio de governar nos termos da lei!

Nos termos do n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, “estão ainda isentas do imposto previsto no presente Regulamento as transmissões de veículos motorizados novos que utilizem exclusivamente energias alternativas aos combustíveis derivados do petróleo”, ou seja, os veículos movidos a combustíveis derivados do petróleo não estão, de todo, isentos deste imposto. Segundo o *website* da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, os veículos eléctricos são um meio de transporte sem emissões de gases de escape. Porém, os veículos eléctricos com extensor de autonomia, aos quais a DSAT pretende aplicar a



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

isenção de imposto, são definidos no Interior da China como “veículos híbridos com extensor de autonomia”, e não são veículos puramente eléctricos, antes sim veículos movidos a energias alternativas. Em termos mais simples, são “carros eléctricos com gerador a gasolina”, isto é, os carros são movidos por baterias carregadas através de gerador a gasolina. Estes carros podem ser carregados, mas não obrigatoriamente, pois também podem circular só com gasolina, portanto, não se enquadram, obviamente, na definição prevista no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados.

Embora os veículos eléctricos com extensor de autonomia libertem menos gases de escape do que os veículos a gasolina, a combustão de gasolina para gerar electricidade produz gases de escape, e não há razão para os incluir no âmbito dos veículos eléctricos. Embora os veículos eléctricos com extensor de autonomia não sejam veículos puramente eléctricos, nos termos do n.º 3 do artigo 16.º da Lei n.º 1/2012, desde que preencham as normas ecológicas de emissão de gases poluentes, aprovadas pelo Despacho do Chefe do Executivo n.º 59/2015, com as alterações introduzidas pelo Despacho do Chefe do Executivo n.º 256/2018, podem, teoricamente, beneficiar duma redução fiscal (actualmente de 50%, com o limite de 60 000 patacas). O mais irónico é que os geradores a gasolina dos veículos eléctricos com extensor de autonomia à venda no mercado não satisfazem sequer as normas ecológicas para poderem ter redução de impostos, portanto, se o Governo aplicar a isenção de impostos a estes veículos, considerando-os como veículos puramente eléctricos, estará a contrariar a política de protecção ambiental, dando azo a suspeitas de violação de lei, logo, os responsáveis devem ser alvo de responsabilização.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

Mais, actualmente, os automóveis ligeiros eléctricos de passageiros e os motociclos eléctricos estão isentos do imposto de circulação, mas essa isenção não resulta da política de protecção ambiental, antes sim duma lacuna de lei de longa data, pois os automóveis ligeiros mistos, de mercadorias e os automóveis pesados de mercadorias, mesmo sendo puramente eléctricos e mais eficazes na redução da emissão de gases, estão sujeitos ao imposto de circulação. Nos termos do Regulamento do Imposto de Circulação, a taxa do imposto de circulação dos ciclomotores, motociclos e automóveis ligeiros de passageiros é fixada de acordo com a cilindrada do motor, assim, uma vez que os veículos eléctricos não têm cilindro, não estão sujeitos ao imposto de circulação. Por outro lado, o valor do imposto dos automóveis ligeiros mistos, de mercadorias, e automóveis pesados, é fixado consoante o peso bruto, portanto, estão sujeitos ao imposto de circulação independentemente de serem ou não veículos eléctricos. Então, segundo alguns profissionais do sector, como os veículos eléctricos são normalmente mais pesados do que os de gasolina, se comprarem carros eléctricos, terão de pagar mais imposto de circulação, o que desincentiva a respectiva compra. O Governo também não clarificou se os veículos eléctricos com extensor de autonomia que têm motor e cilindro estão isentos do imposto de circulação, ou se estão sujeitos ao imposto cujo valor é fixado consoante a cilindrada do motor.

Assim, interpelo o Governo sobre o seguinte:

1. Em Macau, os veículos eléctricos estão isentos do imposto sobre veículos motorizados, a compra dum carro eléctrico de luxo implica a isenção de pagamento de milhões de patacas, e não há limites em relação quer ao número de veículos quer ao valor máximo de isenção. Isto reduz as receitas fiscais, não é amigo do ambiente,



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

contraria a política de controlo de veículos, e transformou Macau num paraíso fiscal para os veículos eléctricos de luxo. Com vista a evitar estas situações, o Governo vai definir critérios claros para a classificação dos veículos amigos do ambiente? Vai tomar como referência a prática de Hong Kong, isto é, vai definir um limite máximo de redução do imposto, ou promover um plano “um por um”, para incentivar os proprietários a trocar os seus veículos velhos por carros eléctricos? Para além de incentivar a utilização de veículos eléctricos, o Governo deve dispor de um plano geral que abranja o aperfeiçoamento dos procedimentos administrativos, a revisão das leis, a definição de políticas concretas para facilitar a instalação de postos de carregamento lentos nos lugares de estacionamento privados, a promoção da recolha de baterias dos veículos eléctricos e o mecanismo de responsabilização dos produtores, com vista a concretizar os verdadeiros objectivos de longo prazo de protecção ambiental e de redução de emissões. O Governo já dispõe desse plano?

2. Recentemente, a DSAT incluiu os veículos eléctricos com extensor de autonomia no âmbito da isenção do imposto sobre veículos motorizados. No entanto, de acordo com o Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, “estão ainda isentas do imposto previsto no presente Regulamento as transmissões de veículos motorizados novos que utilizem exclusivamente energias alternativas aos combustíveis derivados do petróleo”, portanto, é óbvio que os veículos eléctricos com extensor de autonomia, que são movidos a electricidade produzida através da combustão de gasolina, não preenchem os requisitos legais. Então, com que fundamento é que o Governo incluiu estes veículos no referido âmbito? Neste momento, quais são os modelos de veículos eléctricos com extensor de autonomia,



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

em relação aos quais foi fixado o valor do imposto nos termos da lei, cujos geradores a gasolina cumprem as normas ecológicas de emissão de gases poluentes?

3. O Regulamento do Imposto de Circulação já está em vigor há muitos anos, e aquando da sua elaboração, não foi considerada a isenção de imposto para os veículos eléctricos, o que resultou na aplicação irrazoável da lei. Por exemplo, nos termos da lei, o imposto de circulação dos automóveis ligeiros de passageiros e motociclos é calculado com base na cilindrada, então, os veículos eléctricos, como não têm cilindro, estão isentos do imposto de circulação, enquanto os automóveis ligeiros mistos, de mercadorias e os automóveis pesados são tributados com base no peso. Assim, os automóveis ligeiros mistos, de mercadorias e os automóveis pesados de mercadorias movidos a electricidade, que, em teoria, são mais eficazes na redução de emissões, não só não beneficiam da isenção do imposto de circulação, como também estão sujeitos a um imposto mais elevado, uma vez que os veículos eléctricos são mais pesados do que os automóveis a combustíveis derivados do petróleo. Isto acaba por afectar a vontade do sector quanto à compra de veículos ecológicos. Quando é que o Governo vai actualizar o Regulamento do Imposto de Circulação, no sentido de definir de forma atempada e razoável a taxa anual para os diferentes tipos de veículos?

23 de Agosto de 2024

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,

Lam U Tou