

書面質詢

林宇滔議員

促制訂合理的電動車免稅制度以完善整體環保政策

去年本人曾就增程車免稅的問題及完善電動車政策向政府提出書面質詢、口頭質詢以及在立法會進行議程前發言，但政府均未能合理解釋為何將可通過燃料發電驅動的「增程式混合動力汽車」透過《機動車輛稅規章》第六條第二款：「只使用石油燃料替代能源的新機動車輛，其移轉同樣獲本規章訂定稅項之豁免。」豁免其車輛稅，更未有積極回應及面對本澳因對電動車沒有任何限制而成為豪華電動車「避稅天堂」的問題。近日有業界人士向本人反映，因當局一直未有完善上述制度，嚴重影響業界的正常秩序！

本澳自2002年前起一直為電動車提供免稅優惠，雖然優惠措施有助電動車普及化，但因對擁有者沒有數量及最高價格的限制，令澳門變成電動豪華車的避稅天堂，既浪費公帑亦根本沒有達到長遠推動環保的目的，更與本澳控車政策背道而馳。以一輛頂級豪華純電動車為例，香港定價為838萬港元的車，該款車在澳門僅售約428萬港元，也意味一架豪車政府就少收近四百萬的公帑，但達到的環保效益明顯不成正比！

再者，上述漏洞已造成法律上的灰色地帶，自2019年特區政府推出澳門私家車往來港澳常規配額後，不少港人看準本澳電動車全數豁免機動車輛稅的「優勢」，加上往來港澳常規配額的澳門私家車沒有逗留天數限制，紛紛來澳買電動車回港使用，甚至網絡上更有人拍影片教學如何「澳門買車香港揸」；甚至有業界表示有香港車商銷售員直接帶客人來澳買車，連佣金亦計入香港的銷售額，嚴重影響本地車輛銷售業界的秩序，更重要是帶動起的電動車銷售量對本澳任何一方均沒有益處。

鄰埠香港政府在推動電動車方面，為避免上述灰色地帶和保障公帑，則實行「一換一電動車稅寬減」，即必須是擁有石化燃料車的車主最少18個月，且舊車車齡最少6年，拆毀和取消登記原有車輛改用電動車才符合減稅資格，減稅優惠只限首次登記的車主，而且寬減上限為172,500港元，

即只有價值不超過377,826港元的電動車，才可完全免除首次登記的稅款；另外，根據「能者多付」的原則，稅前車價超過50萬元的電動車更不獲寬免。

電動車無上限免稅的問題澳門特區政府多年不但視而不見，去年交通局更竟然提出增程式電動車在本澳可豁免機動車輛稅，並將一些可以只入油而完全不用充電行駛的增程式電動車款加入「獲商標及型號認可核准的電動車輛（型號認可子清單）」，但根據《機動車輛稅規章》第六條第二款「只使用石油燃料替代能源的新機動車輛」才可豁免機動車輛稅。增程車的能源模式是同時兼備：純電優先、燃油優先及油電混合，而且具備油箱，明顯不符合法律規定的免稅條件。

事實上，「增程式電動車」在內地已明確介定為「增程式混合動力汽車」，僅屬新能源車的一種，而非純電動車，雖然可充電行駛，但其結構相當於由汽油發電機及普通電動車組成，大部分「增程式電動車」可完全依賴汽油發電行駛，且其在燃燒汽油發電的過程中廢氣排放量甚至較一般燃油車更高，完全無理由納入電動車豁免入口稅範圍，浪費公帑卻換不到相應的環保效益！

另外，現時本澳的電動輕型客車汽車及電動摩托車無需繳納行車稅，但「免年度行車稅」根本非環保政策的結果，而是多年來的法律漏洞，因為同樣是純電動的輕型客貨車及貨車、重型汽車減排效益更高，但仍需要繳納行車稅。根據《車輛使用牌照稅規章》，輕型摩托車、重型摩托車及輕型客車是按照汽車引擎汽缸容積劃定年稅額，由於電動車沒有汽缸，因此不用繳納行車稅；而輕型客貨車及貨車、重型汽車等是按照車輛總重量劃定年稅額，因此不論是否電動車都必須繳納行車稅，而且有業界反映，由於電動車一般較汽油車重，變相用電動車的行車稅反而更高，無助鼓勵業界轉用電動車。政府亦無明確指出有發動機及汽缸容量的「增程式電動車」是否按汽車引擎汽缸容積劃定年稅額，還是全數獲豁免。

為此，本人向當局提出以下質詢：

一、由於本澳的電動車輛可獲全額豁免機動車輛稅，且不限量不限額，與控車政策背道而馳，甚至讓澳門成為電動豪華車的避稅天堂；更有人利用澳門私家車往來港澳常規配額、沒有逗留天數限制的「優勢」，在網上公開教人「澳門買車香港揸」，嚴重影響市場穩定及正常秩序，甚至有從業人員反映，有香港代理直接在澳處理業務及計算營業額分成等，連澳門營業員的基本權益亦受影響。本澳的《機動車輛稅規章》早於2002年訂立，對於現時高速發展、多元化的電動車市場已不合時宜，為避免上述灰色地帶和保障公帑，當局何時才會制定明確的環保汽車分類標準，例如參考鄰埠香港政府的「一換一電動車稅寬減」，以及根據「能者多付」的原則制訂每部車的免稅上限，善用公帑之餘，真正達到既改善排放及控車的環保政策？當局有何措施制止「澳門買車香港揸」的亂象？

二、《基本法》及《立法法》均明確規定涉及稅收法律的更改需要以法律經立法會通過，而《機動車輛稅規章》第六條第二款很明顯，可使用燃油行駛的增程式電動車並不屬上款所指的可免稅之車型。早前財政局在回覆本人口頭質詢時表示，車輛入口稅的豁免是聽取交通局的約束性意見，對於能源模式同時兼備：使用純電、使用燃油及油電混合，而且具備油箱的增程車，明顯不符合法律規定的免稅條件，交通局有何法律上的依據將其納入可豁免機動車輛稅的車輛？其上級及監管部門為何未有依法對其明顯違法的情況作出跟進處理及跟進相關人員的尚有責任？

三、在目前本澳稅基狹窄及稅收方式計算不合理的情況下，《車輛使用牌照稅規章》立法時根本沒有考慮電動車稅額豁免，造成法律執行不合理，如因法律對輕型客車汽車及電動摩托車以汽缸容積為標準計稅，無汽缸的純電動車無需繳納「年度行車稅」，但輕型客貨車及貨車、重型汽車等則以重量計稅，意味減排效益理論更明顯的純電動輕型客貨車及貨車、重型汽車不單未能免年度稅，甚至因電動車較燃油車重而需繳交更高稅款，變相阻礙業界換環保車，當局何時會更新《車輛使用牌照稅規章》，與時並進合理劃定不同種類車輛的年稅額？去年本人書面質詢當局上述問題時，當局僅回覆「為推動陸上交通綠色轉型，現時在稅務

上已有相應的鼓勵措施，未來財政局會繼續配合特區政府整體的陸路交通運輸及環保政策的需要，研究制定及優化相關稅務措施。」今年是《澳門環境保護規劃（2021-2025）》實施的最後一年，下一個《澳門環境保護規劃》會否制訂完整的電動車配套，包括改善行政流程及修法、有實質政策便利私人車位安裝慢充電制、推動電動車電池回收及生產者責任機制等，實現真正和長遠的環保減排目標？