(TRADUÇÃO)

INTERPELAÇÃO ESCRITA

Definir um regime justo de isenção de impostos para os veículos eléctricos, a fim de aperfeiçoar a política geral de protecção ambiental

No ano passado, apresentei uma interpelação escrita e uma interpelação oral ao Governo, assim como apresentei uma intervenção no período de Antes da Ordem do Dia numa reunião plenária da Assembleia Legislativa, relacionadas com o tema da isenção do imposto sobre os veículos motorizados e o aperfeiçoamento da política relativa aos veículos eléctricos. O Governo não conseguiu justificar porque é que os "veículos híbridos com extensor de autonomia", que são movidos através de combustíveis, estão isentos do respectivo imposto através do n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, pois esta norma define que: "*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*". Para além disso, o Governo também não justificou porque é que Macau se transformou num paraíso fiscal para os veículos eléctricos de luxo, uma vez que não existem quaisquer impostos definidos para este tipo de veículos eléctricos. Recentemente, alguns operadores do sector manifestaram-me que o Governo ainda não aperfeiçoou o referido regime, o que está a afectar gravemente o sector.

A partir de 2002, Macau tem vindo a conceder benefícios fiscais para a aquisição de veículos eléctricos e, de facto, esta medida contribui para a sua generalização,

(TRADUÇÃO)

mas há falta de restrições quanto ao número de aquisições e ao preço máximo dos veículos a adquirir, pelo que Macau se transformou num paraíso fiscal para a aquisição de veículos eléctricos de luxo, portanto, isso leva ao desperdício do erário público e em nada contribui para a promoção, a longo prazo, do objectivo de protecção ambiental, contrariando a política de controlo do número de veículos em Macau. Veja-se o exemplo de um veículo eléctrico de luxo que em Hong Kong custa 8,38 milhões de dólares de Hong Kong: em Macau, o mesmo veículo é vendido por apenas 4,28 milhões de dólares de Hong Kong, o que significa que o Governo de Macau recebe menos de cerca de 4 milhões, portanto, a eficiência dos resultados na protecção ambiental são manifestamente desproporcionais!

Mais, as lacunas acima referidas são zonas cinzentas no referido regulamento. O Governo da RAEM começou a lançar, em 2019, quotas regulares para a circulação de veículos particulares entre Macau e Hong Kong, pelo que muitos residentes de Hong Kong viram esta "vantagem" da isenção total do imposto sobre os veículos eléctricos em Macau e, para além disso, os veículos particulares de Macau com estas quotas de circulação não têm limites do número de dias de permanência, por isso os residentes de Hong Kong deslocam-se a Macau para comprar veículos eléctricos para depois usá-los em Hong Kong. Actualmente, já há mesmo quem faça vídeos e os publica na *internet* para ensinar como comprar um veículo eléctrico em Macau para utilizá-lo em Hong Kong, e alguns operadores do sector até afirmam que os vendedores de Hong Kong trazem os seus clientes directamente para Macau para adquirir o veículo e as comissões deles são contabilizadas como se o veículo fosse vendido em Hong Kong. Isso afecta gravemente a ordem deste sector, e o mais importante é que o aumento do número de venda de veículos eléctricos não beneficia

(TRADUÇÃO)

ninguém de Macau.

Com vista a evitar zonas cinzentas na lei e a salvaguardar o erário público, o Governo de Hong Kong implementou uma política de "troca por veículos eléctricos", ou seja, definiu que, para beneficiar do respectivo benefício fiscal, o beneficiário deve ser proprietário de um veículo movido a combustíveis fósseis há pelo menos 18 meses, o veículo deve estar registado há pelo menos 6 anos e o veículo tem de ser desmantelado e o seu registo cancelado, mais, os proprietários só podem usufruir deste benefício fiscal uma só vez, e o limite máximo do benefício é de 172 500 dólares de Hong Kong, ou seja, para os veículos eléctricos com valor não superior a 377 826 dólares de Hong Kong; ademais, de acordo com o princípio de que "quem tem capacidade paga mais", os veículos eléctricos com valor superior a 500 000 dólares de Hong Kong, antes de impostos, também não beneficiam da isenção do imposto.

O Governo da RAEM tem ignorado, ao longo dos anos, os problemas relacionados com a isenção de restrições para obter o benefício fiscal do imposto sobre veículos eléctricos e, no ano passado, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT) até propôs a isenção do imposto para os veículos híbridos com extensor de autonomia à lista de "*Veículos eléctricos correspondentes à marca e modelo homologado (Sublista de marcas e modelos homologados)*" e, nos termos do n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, "*[e]stão ainda isentas do imposto previsto no presente Regulamento as transmissões de veículos motorizados novos que utilizem exclusivamente energias alternativas aos combustíveis derivados do petróleo*". Os veículos híbridos com extensor de autonomia são movidos a electricidade e a combustível, e também são híbridos,

(TRADUÇÃO)

dispondo de tanques de combustível, portanto, é óbvio que não correspondem às condições de isenção de imposto previstas na lei.

No Interior da China, os "veículos com extensor de autonomia" já estão definidos como sendo "veículos híbridos", tratando-se apenas de um tipo de veículos movidos a novas energias e não veículos puramente eléctricos. Estes veículos dispõem de baterias carregáveis, só que na sua estrutura há um gerador a combustível e um motor eléctrico e, na sua maioria, esses veículos podem funcionar simplesmente com gasolina e, mais, durante a produção de electricidade, a sua emissão de gases poluentes pode até ser maior do que a de um veículo movido a combustão, por isso, não se justifica a sua inclusão no âmbito da isenção do imposto de importação de veículos eléctricos.

Para além disso, actualmente, os automóveis ligeiros de passageiros eléctricos e os motociclos eléctricos não estão sujeitos ao imposto de circulação, mas a "isenção do imposto de circulação anual" não é o resultado da política de protecção ambiental, antes pelo contrário, trata-se de uma lacuna da lei de há muitos anos, pois os automóveis ligeiros mistos e de carga e os automóveis pesados eléctricos, que até têm uma maior eficácia na redução da emissão de gases, têm de pagar o imposto de circulação. De acordo com o Regulamento do Imposto de Circulação, o imposto anual sobre ciclomotores, motociclos e automóveis ligeiros de passageiros é fixado de acordo com a sua cilindrada, mas, como os veículos eléctricos não têm cilindrada, não estão sujeitos ao pagamento do imposto de circulação. Só que o imposto de circulação dos automóveis ligeiros mistos e de carga e dos automóveis pesados é fixado segundo o seu peso total, portanto, independentemente de serem ou não veículos eléctricos estão sujeitos ao pagamento do imposto de circulação. Mais,

(TRADUÇÃO)

segundo o sector, geralmente, os eléctricos são mais pesados do que os a gasolina, pelo que o imposto de circulação para veículos eléctricos é mais elevado, o que não ajuda a incentivar a aquisição deste tipo de veículos. Ademais, o Governo também não clarificou se o imposto de circulação dos veículos com extensor de autonomia que dispõem de motor e de cilindrada é fixado de acordo com a sua cilindrada ou se este tipo de veículo está totalmente isento do imposto de circulação.

Pelo exposto, interpelo o Governo sobre o seguinte:

1. Os veículos eléctricos adquiridos em Macau estão isentos, na totalidade, do respectivo imposto e não há nenhuma restrição para o número de veículos a adquirir e para o seu valor, portanto, isso contraria a política de controlo de veículos e até está a transformar Macau num paraíso fiscal para as pessoas que adquirem veículos eléctricos de luxo. Mais, há mesmo quem aproveite as quotas regulares para a circulação de veículos particulares entre Macau e Hong Kong e a vantagem de não haver limites do número de dias de permanência para, na *internet*, ensinar as pessoas a “comprar um veículo eléctrico em Macau para utilizá-lo em Hong Kong”, portanto, isto afecta gravemente a estabilidade e a ordem do mercado. E, segundo alguns operadores do sector, os vendedores de Hong Kong trazem os seus clientes directamente para Macau para adquirir o veículo e as comissões deles são contabilizadas como se o veículo fosse vendido em Hong Kong, afectando os direitos e interesses elementares dos operadores de Macau. O “Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados” de Macau foi estabelecido em 2002

(TRADUÇÃO)

e, face ao rápido desenvolvimento e à diversificação do mercado de veículos eléctricos, o referido Regulamento já se encontra desactualizado. Assim, com vista a evitar zonas cinzentas neste Regulamento e garantir receitas para o erário público, o Governo deve definir critérios claros para os veículos amigos do ambiente, por exemplo, tomar como referência o modelo adoptado pelo Governo de Hong Kong, ou seja, para usufruir dos benefícios fiscais, há que "trocar por um veículo eléctrico" e definir um limite máximo de isenção para cada veículo, e ainda o princípio de que "quem tem capacidade paga mais". Se isso for feito, podemos maximizar o nosso erário público e, ao mesmo tempo, concretizar a política de protecção ambiental, diminuindo a emissão de gases poluentes e controlando o número de veículos. Vai fazê-lo? Mais, de que medidas dispõe o Governo para acabar com a situação caótica em que as pessoas "compram um veículo eléctrico em Macau e utilizam-no em Hong Kong"?

2. Quer a Lei Básica quer o Regime jurídico de enquadramento das fontes normativas internas estipulam, expressamente, que as alterações às leis fiscais carecem da aprovação da Assembleia Legislativa. Mais, o n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados também é muito claro, ou seja, os veículos híbridos com extensor de autonomia que utilizam combustíveis não se enquadram nos modelos isentos de imposto referidos nesta norma. Recentemente, na resposta à minha interpelação oral, a Direcção dos Serviços de Finanças (DSF) afirmou que, em matéria relativa à isenção do imposto de importação de veículos, a DSF segue as opiniões

(TRADUÇÃO)

vinculativas da DSAT. Os veículos híbridos com extensor de autonomia são movidos a electricidade e a combustível, e também são híbridos, dispondo de tanques de combustível, portanto, é óbvio que não correspondem às condições de isenção de imposto previstas na lei. De que fundamentos legais dispõe a DSAT para isentar este tipo de veículos do imposto sobre veículos motorizados? Porque é que os respectivos superiores hierárquicos e os serviços de fiscalização não acompanharam, nos termos da lei, estas situações de ilegalidade notória, nem exigiram as eventuais responsabilidades por parte do pessoal envolvido?

3. Actualmente, as bases tributárias de Macau são escassas e a forma de cálculo dos impostos é irrazoável e, aquando da elaboração do Regulamento do Imposto de Circulação, não se ponderou sobre a isenção do imposto sobre veículos eléctricos, portanto, aquando da sua aplicação, deparamos com situações irrazoáveis, por exemplo, o imposto de circulação dos automóveis ligeiros de passageiros e motociclos é calculado com base na cilindrada, mas, como os veículos eléctricos não têm cilindrada, estão isentos do pagamento do imposto de circulação, enquanto para os automóveis ligeiros mistos e de carga e os automóveis pesados é fixado segundo o seu peso total, e isto significa que estes, para além de não poderem beneficiar da isenção do imposto de circulação, têm ainda de pagar um imposto mais elevado, uma vez que são mais pesados do que os movidos a combustível, o que constitui um entrave para o sector aquando da troca dos seus veículos por um veículo ecológico. Quando é que o Governo vai actualizar o

(TRADUÇÃO)

Regulamento do Imposto de Circulação, definindo, de forma razoável e em consonância com a evolução dos tempos, os impostos anuais aplicáveis aos diferentes tipos de veículos? No ano passado, quando interpelei por escrito sobre este assunto o Governo limitou-se a responder que, "*[c]om o intuito de impulsionar a transição ecológica no transporte terrestre, foram implementadas medidas de incentivo fiscal correspondentes. No futuro, a DSF continuará a colaborar com as necessidades globais das políticas de transporte terrestre e ambientais do Governo da RAEM, estudando e melhorando medidas fiscais relevantes*". Este é o último ano da implementação do "Planeamento da Protecção Ambiental de Macau (2021-2025)", portanto, no próximo planeamento, há que definir tudo de forma completa para os veículos eléctricos, incluindo a introdução de melhorias nos procedimentos administrativos, a revisão das respectivas normas, a definição de políticas concretas para facilitar a instalação de postos de carregamento de baixa potência nos lugares de estacionamento privados, a promoção da recolha das baterias dos veículos eléctricos e o mecanismo de responsabilidade dos produtores, entre outros, com vista a concretizar, verdadeiramente e a longo prazo, os objectivos de protecção ambiental e de redução de emissões. O Governo vai fazer tudo isso?

25 de Abril de 2025

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,

Lam U Tou