



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

## 2.ª COMISSÃO PERMANENTE

PARECER N.º 1/IV/2012

**Assunto:** Proposta de lei intitulada «*Alteração ao Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados*».

### I - Introdução

O Governo da Região Administrativa Especial de Macau apresentou, em 21 de Julho de 2011, a proposta de lei n.º PPL 13/2011/IV, intitulada «*Alteração ao Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados*», a qual foi admitida pelo Presidente da Assembleia Legislativa, nos termos regimentais.

A proposta de lei foi apresentada, discutida e votada na generalidade em reunião plenária realizada no dia 27 de Julho de 2011, tendo sido aprovada com vinte e três votos a favor e três abstenções.

Na mesma data, a proposta de lei foi distribuída a esta Comissão, nos termos do Despacho do Vice Presidente da Assembleia Legislativa n.º 728/VI/2011, para efeitos de apreciação na especialidade e emissão de parecer até ao dia 31 de Outubro de 2011. No entanto, devido ao facto de a mesma ter sido aprovada



*[Handwritten signatures and initials]*

no fim da sessão legislativa, a Comissão necessitou de solicitar a prorrogação do prazo para a apreciação na especialidade da proposta de lei, solicitação que foi gentilmente acolhida.

Para prestar apoio à Comissão na sua análise na especialidade, foram destacados os membros da Equipa de Trabalho "C" dos Serviços de Apoio, nos termos da Comunicação n.º 15/IV/2011.

*[Handwritten signature]*

A Comissão reuniu nos dias 24 de Outubro e 9 de Novembro de 2011 e 5 de Janeiro de 2012, tendo contado com a presença e a colaboração de representantes do Governo na reunião de 9 de Novembro. A par das reuniões da Comissão, foi realizada uma reunião de trabalho entre as assessorias da Assembleia Legislativa e do Governo, com vista ao aperfeiçoamento técnico da proposta de lei.

Em 21 de Dezembro de 2011, o Governo apresentou uma nova versão da proposta de lei, cujo conteúdo reflecte, em parte, as opiniões expressas no seio da Comissão e a análise técnico-jurídica realizada pela assessoria. Ao longo do presente Parecer, as referências aos artigos serão feitas com base na nova versão da proposta de lei, excepto quando seja conveniente fazer referência à versão inicial, como tal devidamente identificada.

## II – Apresentação

Nos termos da Nota Justificativa que acompanha a presente iniciativa legislativa, «o Governo da Região Administrativa Especial de Macau tem em vista transformar Macau num centro mundial de turismo e lazer, tendo como



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

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large 'Z' and '3', and several other scribbles.

*objectivo estabelecer um espaço de baixo nível de carbono, prático, confortável, adequado tanto para a vida humana como para as actividades humanas, constituindo a "Promoção do Passeio Ecológico" a principal força motriz para a criação do modelo de uma vida com baixo nível de carbono. Assim, o Governo da RAEM pretende estimular um modelo de passeio de baixa emissão de gases, estudando e promovendo veículos ecológicos adequados para Macau.*

*A promoção de utilização de veículos ecológicos de baixo nível de emissão de gases é uma das providências para reduzir com eficiência a poluição do ar. Conforme as análises, se 1%, 5% ou 10% dos veículos ligeiros de gasolina de Macau forem substituídos por veículos ligeiros ecológicos movidos a gasolina, estima-se uma redução de 1%, 5% ou 10% de hidrocarbonetos e de 1%, 4% ou 9% de óxidos de nitrogénio.*

*Como trabalho inicial para a promoção da medida do benefício fiscal para os veículos ecológicos, o Governo da RAEM recolheu as opiniões do respectivo sector em Janeiro de 2010. Após a análise das opiniões recolhidas verifica-se que, em geral, o sector apoia as medidas do benefício fiscal tomadas pelo Governo da RAEM para o "controlo da emissão de gases dos veículos, reduzindo a poluição do ar". Além disso, a fim de executar favoravelmente no futuro as respectivas medidas, os diferentes serviços de execução, nomeadamente, a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego e a Direcção dos Serviços de Finanças realizaram, várias vezes, reuniões, tendo negociado os pormenores para a futura execução, ficando bem preparados para entrar em harmonia com a respectiva política. (...)*



*Em prol do estímulo da importação de veículos ecológicos, propícios para Macau, promovendo a actividade de redução de emissão de gases, propõe-se a alteração (...) do Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, consistindo o seu principal conteúdo na definição dos veículos ligeiros que reúnem as normas ecológicas de emissões de gases poluentes, nos termos do despacho do Chefe do Executivo; Os veículos amigos do ambiente acima referidos beneficiam da redução correspondente a 50% do imposto calculado conforme a tabela de taxas, referida no artigo 16.º do mesmo Regulamento, sendo o limite máximo de sessenta mil patacas. Após a implementação da referida política de benefício fiscal, o Governo da RAEM vai ter ainda de acompanhar de perto o desenvolvimento da técnica do controlo da emissão de gases dos veículos, actualizando e revendo constantemente o critério de reconhecimento dos veículos ecológicos, realizando continuamente as avaliações sobre a eficiência da política do benefício fiscal, depois da sua implementação».*

### **III – Apreciação genérica**

O direito de todos a um ambiente humano e ecologicamente equilibrado está consagrado no ordenamento jurídico de Macau, nos termos do n.º 1 do artigo 3.º da Lei n.º 2/91/M, de 11 de Março - Lei de Bases do Ambiente. Em particular no que ao ar diz respeito, enquanto componente do ambiente natural, «todos têm direito a uma qualidade do ar conveniente à sua saúde e bem-estar, quer nos espaços públicos de recreio, lazer e circulação, quer na habitação, nos locais de trabalho e demais actividades humanas (n.º 1 do artigo 8.º da Lei de Bases do Ambiente)». Apesar da consagração destes direitos, «o aumento incessante do



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

número de veículos motorizados nos últimos anos provocou também uma subida em flecha do número de veículos por km de via. A concentração média anual de O3, CO2, e CO (...) tem verificado diferentes graus de aumento, o que representa que a poluição atmosférica provocada pelos transportes terrestres torna-se cada vez mais grave (*Relatório do estado do ambiente de Macau 2008-2009*, Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, 2010, p. 116)».

A tutela do ambiente, consagrada como dever geral de todos [n.º 1 do artigo 3.º da Lei de Bases do Ambiente], assume contornos mais prementes após a entrada em vigor em Macau, em 14 de Janeiro de 2008, do Protocolo de Quioto à Convenção Quadro da Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, nos termos do Aviso do Chefe do Executivo n.º 14/2008 (publicado no Boletim Oficial da RAEM n.º 22, II Série, de 30 de Maio de 2008). O Protocolo de Quioto, numa concretização do princípio da cooperação internacional consagrado na alínea d) do artigo 4.º da Lei de Bases do Ambiente, tornou urgente a necessidade de conter as emissões de gases com efeito de estufa, boa parte das quais é devida ao uso de veículos motorizados.

No âmbito da política de ambiente, a RAEM dispõe de um conjunto de instrumentos e medidas que asseguram ou promovem a existência de um ambiente propício à saúde e bem-estar da população, bem como à melhoria da sua qualidade de vida. Os incentivos à produção e instalação de equipamentos e a criação de tecnologias que proporcionem a melhoria da qualidade do ambiente [alínea d) do n.º 1 do artigo 27.º da Lei de Bases do Ambiente] são um dos instrumentos relevantes no combate à poluição atmosférica originada pela emissão de gases por veículos motorizados, a qual é inquestionavelmente uma das principais fontes domésticas de poluição ambiental.



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

Handwritten marks and signatures in the top right corner, including a large '3', a checkmark, and several illegible signatures.

O direito fiscal é visto como uma das áreas em que os incentivos à instalação e utilização de tecnologias amigas do ambiente tem expressão mais prática. Através de uma política fiscal ambiental, a lei pode induzir comportamentos – nomeadamente por parte dos consumidores – que venham a ter um impacto positivo na qualidade do ar em Macau.

A Lei n.º 5/2002, que aprovou o Regulamento do Imposto sobre veículos motorizados, foi um primeiro passo na utilização do direito fiscal enquanto instrumento da política ambiental. Do labor do legislador de então resultou a introdução de um incentivo fiscal à compra de veículos motorizados que utilizem exclusivamente energias alternativas aos combustíveis derivados do petróleo, consagrado no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento do Imposto sobre veículos motorizados. Tal como afirmado no Parecer n.º 1/II/2002 da 1ª Comissão Permanente da Assembleia Legislativa, «do amplo debate havido a este propósito no seio da Comissão, em colaboração com o proponente, resultou a inserção desta norma, inexistente no texto inicial da proposta de lei, pretendendo-se com ela utilizar a política fiscal para consecução de objectivos ambientais. Esta medida, ainda que possa ter natureza essencialmente simbólica, não deixa de ser um instrumento de política fiscal ambiental de incentivo à utilização de veículos não poluentes. Este aspecto é particularmente relevante em Macau, dadas as suas características essencialmente urbanas, com alta densidade populacional e alta taxa de circulação de veículos. (...) A política fiscal ambiental serve, pois, como um instrumento capaz de, através da concretização de um princípio de prevenção - *as actuações com efeitos imediatos ou a prazo no ambiente devem ser consideradas de forma antecipativa, reduzindo ou eliminando as causas susceptíveis de alterar a qualidade do ambiente* - salvaguardar o direito que todos têm a um ambiente



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

humano e ecologicamente equilibrado [artigo 3º e alínea a) do artigo 4º da Lei n.º 2/91/M, de 11 de Março - Lei de Bases do Ambiente]».

A Assembleia Legislativa é chamada agora a aprofundar a política fiscal ambiental iniciada em 2002. Com a presente proposta de lei visa-se conceder um benefício fiscal à aquisição de veículos motorizados que, não podendo beneficiar da isenção real consagrada no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento do Imposto sobre veículos motorizados por não utilizarem exclusivamente energias alternativas aos combustíveis derivados do petróleo, tenham um valor de emissão de gases poluentes para a atmosfera de valor reduzido. Estão certamente neste grupo os veículos com motores híbridos, os quais recorrem apenas parcialmente a combustíveis derivados do petróleo. Enquanto que a isenção introduzida em 2002, que abrange nomeadamente os veículos eléctricos, pode ser vista como uma medida de natureza essencialmente simbólica, tal como expressamente reconhecido no Parecer n.º 1/III/2002 da 1ª Comissão Permanente da Assembleia Legislativa, o benefício fiscal para a aquisição de veículos híbridos pode ter um impacto significativo na redução dos níveis de emissão de gases poluentes pelos veículos motorizados, em particular as emissões de dióxido de carbono. Isto porque a crescente vulgarização deste tipo de veículos, a tendencial redução dos seus preços e a melhoria do seu desempenho ao nível da segurança, conforto e autonomia da condução, fazem com que sejam uma opção cada vez mais viável para os consumidores no momento em que adquirem um novo veículo.

A presente iniciativa legislativa vai de encontro às recomendações para o melhoramento do ambiente de Macau. Tal como afirmado no *Relatório do estado do ambiente de Macau 2008-2009*, «é essencial manter uma boa qualidade do ar para assegurar a saúde dos habitantes, de modo a que, assim,



possam desfrutar de uma vida de qualidade. Os transportes são uma das principais fontes de poluição atmosférica. Por isso, propõe-se (...) que seja promovido o uso de veículos ecológicos de baixo consumo de combustíveis e de baixa poluição e que sejam fixados os limites de emissão de poluentes a que devem obedecer os automóveis novos, aquando da sua importação (p. 117)».

Por todas estas razões, a Comissão acolhe e apoia a proposta que lhe é submetida e que mereceu a concordância do Plenário, aquando da votação na generalidade.

#### IV – Apreciação na especialidade

1. Na sua essência, a proposta de lei compreende os seguintes elementos fundamentais de política fiscal:

- 1) Uma redução de 50% nas taxas do imposto normalmente aplicáveis;
- 2) A limitação do quantitativo do benefício fiscal a um montante específico (60.000 patacas);
- 3) A construção do benefício fiscal por referência a normas técnicas relativas à emissão de gases poluentes, a aprovar por despacho do Chefe do Executivo.

##### *1) Redução das taxas do imposto*

O benefício fiscal que se propõe é a redução das taxas do imposto em 50% para os veículos abrangidos pela proposta de lei: *os veículos motorizados novos que tenham uma emissão de gases poluentes inferior aos limites fixados por despacho do Chefe do Executivo.*



Handwritten marks and signatures in the top right corner, including a stylized '3' and a signature that appears to be 'M. N.' with 'Lto' below it.

A versão inicial da proposta de lei dava corpo a esta intenção legislativa através do aditamento de um número (um novo n.º 3) ao artigo 6.º do Regulamento do imposto sobre veículos motorizados. Este artigo, respeitante às isenções reais, inclui no seu n.º 2 a isenção de que beneficiam os veículos motorizados novos que utilizem exclusivamente energias alternativas aos combustíveis derivados do petróleo. Desta forma, ficavam reunidas no mesmo artigo as duas normas fiscais respeitantes aos veículos ecológicos: no n.º 2, uma isenção total; no n.º 3 uma isenção parcial. Analisada esta opção de um ponto de vista técnico, a mesma foi considerada como não sendo a mais adequada para expressar a intenção legislativa. Assim, a nova versão da proposta de lei introduz o benefício em causa através do aditamento do n.º 3 ao artigo 16.º do Regulamento do Imposto sobre veículos motorizados, respeitante às taxas. A norma prevê que as taxas normalmente aplicáveis, nos termos do n.º 1 do artigo 16.º e da tabela anexa, beneficiem de uma redução de 50% quando o facto tributável respeite a veículos que cumpram os requisitos previstos na proposta de lei.

Handwritten marks and signatures on the right side of the page, including a stylized '3' and a signature that appears to be 'Lto'.

*2) Limitação do quantitativo do benefício fiscal a um montante específico*

É intenção do proponente que o benefício fiscal ora consagrado tenha um limite máximo por cada transação. Assim, independentemente do valor do benefício resultante da aplicação da taxa reduzida em 50%, em cada transacção tal benefício está limitado ao valor de 60,000 patacas.

A consagração deste limite foi questionada por alguns Deputados durante a apreciação da proposta de lei na especialidade na Comissão. Foi argumentado que, tendo em consideração a intenção legislativa subjacente à proposta de lei – incentivar a aquisição de veículos menos poluentes – a introdução de um limite



*[Handwritten marks and signatures]*

para o benefício poderá ser contraproducente e anular o efeito prático da medida ora consagrada.

Alertado para o problema, o proponente entendeu ser de manter o limite de 60,000 patacas previsto no n.º 3 do artigo 16.º do Regulamento do Imposto sobre veículos motorizados, ora aditado. O Governo considerou que o limite de 60,000 patacas é suficiente para abranger a maioria dos automóveis transaccionados em Macau: segundo informações prestadas pelo Governo à Comissão, cerca de 75% das transacções correspondem a veículos cujo preço fiscal é igual ou inferior a 400,000 patacas. O proponente entende que, nas transacções de veículos de valor superior ao referido montante, o incentivo fiscal ora introduzido perde relevância uma vez que, dado o nível do poder de compra dos consumidores em causa, a opção pelo tipo de veículo a adquirir não será afectada grandemente pela existência ou não deste tipo de benefício fiscal. Assim, segundo a opinião do Governo, a limitação do benefício a 60,000 patacas por transacção não irá enfraquecer o impacto da medida em causa.

*[Handwritten marks and signatures]*

*3) Aprovação de normas técnicas relativas à emissão de gases poluentes por despacho do Chefe do Executivo*

Nos termos da apresentação da proposta de lei ao Plenário, «verificando-se mudanças constantes nas marcas e nos modelos dos veículos ecológicos que reúnem as normas ecológicas, propõe-se que a definição de veículos ecológicos que gozam do benefício fiscal seja feita nos termos do despacho do Chefe do Executivo, a publicar neste contexto no Boletim Oficial da RAEM».

Tal como resulta da proposta de lei, a aplicação prática do benefício fiscal ora proposto – cuja aprovação é da competência da Assembleia Legislativa, nos



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

Handwritten signatures and initials in the top right corner of the page.

termos da Lei Básica – depende da definição de normas técnicas complementares a aprovar por despacho do Chefe do Executivo.

A opção que resultou na partição do regime aplicável ao benefício fiscal em análise foi analisada em sede de apreciação na especialidade. Após ponderação, considerou-se que estão reunidos os requisitos previstos no n.º 2 do artigo 4.º da Lei n.º 13/2009 (Regime jurídico do enquadramento das fontes normativas internas), uma vez que a proposta de lei contém um conteúdo suficientemente determinado, preciso e suficiente, ainda que não integral: a concessão de um benefício fiscal correspondente à redução em 50% das taxas do imposto sobre veículos motorizados aplicável a um grupo determinável (mas ainda não determinado) de veículos. Cumpre-se, portanto, o disposto na Lei n.º 13/2009, segundo a qual «a lei deve ter um conteúdo determinado, preciso e suficiente que inclua uma prescrição clara dos comandos que se destinam a criar normas jurídicas de condutas para os particulares, regras de acção para a administração e padrões de controlo para a decisão judiciária de litígios (n.º 2 do artigo 4.º)», sem prejuízo da mesma poder ser concretizada mediante regulamento administrativo complementar, estabelecendo «as concretizações necessárias à execução de leis (n.º 4 do artigo 4.º)».

A Comissão, contudo, não pode deixar de registar o facto da Assembleia Legislativa não ter tido conhecimento das normas técnicas relativas à emissão de gases poluentes que servem de critério para a concessão do benefício fiscal ora consagrado, apesar da sua competência exclusiva para a respectiva aprovação.



2. A versão final da proposta de lei contém algumas diferenças face à sua versão inicial, para as quais importa apresentar uma breve explicação:

1) *A restrição da incidência do benefício fiscal aos automóveis ligeiros*

A versão inicial da proposta de lei limitava o âmbito de aplicação do benefício fiscal em causa aos automóveis ligeiros. De acordo com a apresentação da proposta de lei feita no Plenário de 27 de Julho de 2011, «os veículos ligeiros eléctricos e a maior parte dos veículos pesados com destino específico estão isentos do respectivo imposto, portanto, como veículos ecológicos são definidos apenas os veículos ligeiros que reúnam as normas ecológicas de emissões de gases poluentes». Esta opção tinha consagração na definição de “veículo ecológico” que se pretendia aditar ao Regulamento do Imposto sobre veículos motorizados, como alínea 2) do seu artigo 1.º.

A opção de limitar o benefício fiscal aos automóveis ligeiros foi questionada no seio da Comissão, por se considerar que a proposta de lei devia ser o mais abrangente possível. No entender dos membros da Comissão, ainda que, tal como reconhecido pelo Governo, a maior parte dos veículos pesados com destino específico já estejam isentos do imposto ao abrigo do n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento, pode haver certos veículos que não possam beneficiar da isenção referida e, como tal, se justifique que beneficiem da redução das taxas ora aprovada. Por outro lado, também os motociclos devem poder beneficiar deste incentivo fiscal, tanto mais que são, em virtude do seu número, uma fonte importante da poluição atmosférica em Macau.

Ponderados os argumentos da Comissão, o Governo acolheu a sugestão de alargamento do âmbito do benefício, passando o mesmo a abranger todos os



Handwritten marks and signatures in the top right corner.

veículos motorizados que cumpram as normas técnicas a aprovar por despacho do Chefe do Executivo.

2) *Definição de “veículos ecológicos”*

A versão inicial da proposta de lei previa o aditamento ao artigo 1.º do Regulamento de uma definição legal de “veículos ecológicos”.

Ponderada esta opção de um ponto de vista técnico, considerou-se ser a mesma passível de criar dificuldades na aplicação da lei, uma vez que tal definição não abrangia os veículos previstos no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento, os quais, pela sua própria natureza, podem igualmente ser considerados como “ecológicos” ou amigos do ambiente. Por esta razão, e em virtude da escassa utilidade prática na consagração da referida definição, foi a mesma eliminada na versão final da proposta de lei, passando o seu conteúdo dispositivo útil a constar do n.º 3 do artigo 16.º.

3) *Alteração ao artigo 10.º do Regulamento do Imposto sobre veículos motorizados*

A versão inicial da proposta de lei previa a alteração ao artigo 10.º do Regulamento, relativo ao procedimento, por forma a incluir no seu n.º 2 as transmissões dos veículos abrangidos pelo benefício fiscal ora consagrado.

Contudo, tal alteração deixou de ser necessária uma vez que a versão final da proposta de lei consagrou o benefício fiscal no artigo relativo às taxas (artigo 16.º) e não, como previsto na versão inicial, no artigo relativo às isenções reais (artigo 6.º). Para os veículos abrangidos pela proposta de lei em análise está dispensada a apresentação do parecer vinculativo, previsto no n.º 2 do artigo



Handwritten marks and signatures in the top right corner, including a large '3', a signature, and other scribbles.

10.º do Regulamento, ficando o benefício fiscal dependente apenas da verificação dos critérios legais e regulamentares aplicáveis.

4) *Limitações temporais aos gozo do benefício fiscal previsto no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento do Imposto sobre veículos motorizados*

A intenção legislativa subjacente à proposta de lei é a de não sujeitar o gozo do benefício fiscal ora consagrado a qualquer limitação temporal. Assim, independentemente da frequência das transmissões de “veículos ecológicos” novos, todas elas beneficiam da redução das taxas do imposto.

A Comissão teve a oportunidade de alertar o Governo para o facto de tal intenção legislativa ser incongruente com a restrição existente para as transmissões de veículos motorizados novos que utilizem exclusivamente energias alternativas aos combustíveis derivados do petróleo. Nos termos do Regulamento, a isenção fiscal de que beneficiam as transmissões destes veículos não pode ser gozada «pelo mesmo beneficiário relativamente a mais do que um veículo em cada cinco anos», salvo nos casos legalmente previstos (n.º 3 do artigo 6.º). A Comissão considerou que ambos os tipos de veículos “ecológicos” – os previstos no n.º 2 do artigo 6.º e os abrangidos pela presente iniciativa legislativa – deviam ter o mesmo tratamento ao nível das limitações ao gozo do benefício fiscal.

Ponderados os argumentos da Comissão, o Governo optou por eliminar a referida limitação temporal para as transmissões de veículos previstos no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento, mediante a alteração da redacção ao n.º 3 do referido artigo.

Em virtude da eliminação desta limitação ao gozo do benefício fiscal previsto no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento, deixa de fazer sentido a norma constante



do n.º 4 do mesmo artigo, que exceptua dessa limitação as pessoas colectivas ou equiparadas. Assim, a nova versão da proposta de lei consagra a revogação do n.º 4 do artigo 6.º do Regulamento.

#### 5) *Revisão da lei*

A versão inicial da proposta de lei continha uma norma prevendo que «decorridos dois anos sobre a entrada em vigor da presente lei, consoante a situação da evolução da política ecológica, será revista a redução do imposto aplicável aos veículos ecológicos» (artigo 3.º).

Após análise conjunta entre a Comissão e o proponente, considerou-se não ser de incluir na proposta de lei uma norma com tal conteúdo. A Comissão considera relevante que seja avaliado o impacto que a medida ora aprovada terá na sociedade local e a sua eficácia em alcançar a desejada redução da poluição atmosférica com origem nas emissões poluentes dos veículos motorizados. Tal como afirmado na Nota Justificativa que acompanha a iniciativa legislativa, *«após a implementação da referida política de benefício fiscal, o Governo da RAEM vai ter ainda de acompanhar de perto o desenvolvimento da técnica do controlo da emissão de gases dos veículos, actualizando e revendo constantemente o critério de reconhecimento dos veículos ecológicos, realizando continuamente as avaliações sobre a eficiência da política do benefício fiscal, depois da sua implementação»*. Assim, esta actividade de monitorização deve ser permanente, devendo as eventuais alterações legislativas ser promovidas quando (e se) se mostrarem pertinentes, sem necessidade da própria lei prever uma baliza temporal (de dois anos) para essa revisão legislativa.



Handwritten signatures and initials in the top right corner of the page.

A Comissão regista a intenção política do Governo em avaliar a implementação do benefício fiscal ora consagrado no prazo de dois anos. A eliminação do artigo 3.º da versão inicial da proposta de lei em nada diminui esta intenção política, a qual só depende da conjugação de esforços entre o Governo e a Assembleia Legislativa.

6) *Entrada em vigor da futura lei*

A nova versão da proposta de lei prevê que a futura lei, em caso da sua aprovação na especialidade pelo Plenário, entre em vigor trinta dias após a data da sua publicação.

**V – Conclusão**

Em conclusão, apreciada e analisada a proposta de lei, a Comissão:

- a) é de parecer que a proposta de lei reúne os requisitos necessários para apreciação e votação, na especialidade, pelo Plenário;
- b) sugere que, na reunião plenária destinada à votação na especialidade da presente proposta de lei, o Governo se faça representar, a fim de poderem ser prestados os esclarecimentos necessários.

Macau, 5 de Janeiro de 2012.



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

A Comissão,

Chan Chak Mo  
(Presidente)

Lee Chong Cheng  
(Secretário)

Fong Chi Keong

Chui Sai Cheong



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

Handwritten marks and signatures in the top right corner, including a box containing the number '8' and several illegible scribbles.

吳國昌

Ng Kuok Cheong

Vong Hin Fai

Vong Hin Fai

Chan Meng Kam

Chan Meng Kam

何紹康

Ho Sio Kam

Mak Soi Kun

Mak Soi Kun