

## Moçambique lidera o ranking das taxas mais altas de importação de viaturas no continente africano.

Tal como é de costume, Moçambique lidera pela negativa o modo através do qual governa seus concidadãos, e desta vez a nossa atenção vai para a importação de viaturas, sobretudo do oriente (Japão), que invariavelmente chegam a custar perto de 100% do valor total da sua compra no país de origem. Uma prática que coloca o país na liderança no ranking dos países africanos com as taxas mais altas de importação de viaturas, num contexto em que o mesmo enfrenta seríssimos problemas de transporte público. Contudo, este breve artigo, de longe pretende fazer uma análise exaustiva sobre a mobilidade urbana e nem tão pouco pretende fazer uma análise profunda de âmbito económico ou fiscal. Nos interessa refletir sobre os pressupostos de cobranças de taxas tão altas, se é que eles (os pressupostos) existem e se é que eles são institucionalmente conhecidos. Ora, se comparado a outros países do continente Africano, Moçambique se destaca com 84% de acréscimo do valor total do automóvel no país de compra (sem contar com as cobranças obscuras as quais o cidadão é exposto a pagar) em território nacional, tal como ilustra a seguinte tabela:

País	Tarifa Total Estimada (%)	Observações
Moçambique	Até 84%	Inclui direitos aduaneiros, ICE, IVA e outras taxas.
Lesoto	50%	Tarifa elevada imposta por retaliação dos EUA em 2025.
Madagáscar	47%	Afetado por tarifas impostas por países terceiros.
Maurícia	40%	Alto nível de proteção do setor automotivo.
Botsuana	37%	Medidas de proteção industrial.
África do Sul	30%	Inclui tarifa de 25% e outros encargos.
Namíbia	25%	Segue tarifas da SACU.
Nigéria	14%	Redução recente; antes chegava a 70%.
Quénia	25%–40%	Tarifas variam por idade e tipo de veículo.
Gana	35%–50%	Alta carga sobre veículos usados.
Uganda	25%–35%	Taxas aumentam com a idade do veículo.
Etiópia	30%–50%	Alta carga fiscal e restrições para proteger produção local.

Podemos reparar que algumas taxas são praticadas em conformidade com estratégias locais de desenvolvimento, tal como é o caso da Etiópia, Botsuana e Maurícias, que possuem uma indústria automobilística, ou seja, constitui um método de persuasão imputado ao consumidor local, sanciona-os financeiramente para impulsionar a compra de automóveis ao nível local, com o fim de proteger suas indústrias. **Que indústria Moçambique está protegendo então???**

Talvez não tenhamos a resposta, contudo é importante lembrar que estas cobranças encontram-se ancoradas a pressupostos económicos muito bem conhecidos, tal como mostram Word trad organization (2014); Paixão (2015); Abreu et all (2002); e Riksbank (2025)<sup>1</sup>, quando referem que países aumentam as suas taxas de importação<sup>2</sup> por motivos relacionados a Protecionismo económico, proteção da indústria automobilista nacional, e até mesmo para questões de ordem ambiental.

O que se verifica é que nem uma e nem outra medida protecionista se enquadra a avultadas somas de dinheiro aplicadas em Moçambique para a aquisição de um automóvel, num contexto de um sistema automobilista precário e hostil.

Talvez podemos pensar apenas que tal coisa ocorre para que o país alargue suas fontes de receita pública para que consequentemente melhore a prestação de serviços públicos, mas o argumento tem limitações colossais, visto que o país em pouco tem investido em infraestruturas rodoviárias, aliás, as que existem são usadas para captar mais taxas, as mais famosas são as de portagem. A anomalia fiscal que ocorre em Moçambique, aumenta as desigualdades existentes em Moçambique, na medida em que os altos dirigentes e parlamentares possuem isenções fiscais, sendo que estes últimos recebem uma remuneração correspondente a 30 salários mínimos.

A DOAP, espera que com base nestes argumentos, possa se alargar o debate sobre taxas de importação e que o Governo Moçambicano possa redesenhar essa estrutura de captação de receitas de forma a ela ser mais sensível ao cidadão.

<sup>1</sup> RIKSBANK, Sveriges "Macroeconomic Effects of Increased Import Tariffs". Suécia, 2025