



是“调节财富”还是“加税”？是“按价值”还是“按排量”？能否促进“节能减排”？

# 立法“激辩”的背后

——透视社会各界围绕车船税法草案焦点问题的论争

## 征税目的：是“调节财富”还是“加税”？

全国人大常委会组成人员普遍认为：车船税立法本身是一件积极的事情。中国法学会财税法学研究会会长、北京大学法学院教授刘剑文也表示，这种将条例上升到法律层面的做法符合“税收法定”的原则，是一种进步。

与此同时，部分常委会组成人员及一些社会人士提出，车船税立法的目的还有待进一步厘清。

财政部税务司有关负责人表示，车船税是财产税，立法一方面是调节社会财富分配，一方面也是引导汽车合理消费、促进产业结构调整 and 节能减排。

但不少全国人大常委会组成人员和网民对此提出了不同看法。吴晓灵委员说，草案立法目的是通过财产税调节财产关系，还是解

决节能减排问题需要加以明确。

全国人大代表陈伟才说：“从目前网上和身边有车人的反映，我感到这是一部‘加价’的法律。”他说，现在城市中的主打车型是排量1.6升至2.0升的私家车，按草案规定，这一块基本上都要涨价，会影响绝大部分车主。另外，根据去年汽车销售的情况，排量1.0升的车仅占10%，意味着大多数的车主负担要增加。

全国人大常委会委员温孚江表示，政府有责任把纳税人的钱花好，同时要尽量减少人民群众交税的税额，“不能总想着从老百姓兜里掏钱”。

有网友表示，排量1.6升的车征收的车船税从400多元涨到1000多元，这样的“涨价”有些太“猛”了。江西省一名检察官在网上发

帖表示，税收与民众财富增长本来就是此消彼长的关系，税收增加得越多，民众腰里的钱就越多，税要征，但绝不是越多越好。

全国人大代表易昕建议，十七届五中全会要求，“十二五”规划除了追求国强还要富民，给百姓让利，在这种形势下，这个税种的调整应该更加慎重一些。

但也有人表示赞同草案的调整方向。网友“车言非语”认为，虽然2007年的车船税暂行条例中，车船税税负比老政策增加了近一倍，但老政策分别是在1951年和1986年制定的，考虑到通货膨胀等因素，特别是目前CPI高增长，2007年的调整显然没有增加到位。目前车船税法草案将以法律形式出台，不可能频繁调整，如果此时不调整到位，又待何时？

## 计税依据：是“按价值”还是“按排量”？

正在征求意见的车船税法草案规定，按汽车排气量分档征收车船税。财政部部长谢旭人在作草案说明时解释说，车船税计税依据理论上应是车船的评估价值，但车船的数量庞大且分散于千家万户，价值评估难以操作。为了方便征管，草案采取按排气量征税。

财政部税务司有关负责人分析说，汽车排气量和价值之间有着正相关关系，相关性高达97%，也就是说，一般排气量越大的车，价值越高，因此以排气量计征车船税能够体现它的财产税性质。英国、德国、日本、韩国等

国家也是按排气量征税。

针对这一问题，吴晓灵委员表示，车船税如果定为财产税，在征收环节中可以考虑排放的问题，但不要把它作为最重要的标准，目标应该单一。

方新委员指出，车船税是财产税，它的计税依据理论上应该是车船税评估价值。价值评估难以操作的理由不充分，因为一辆车多少钱是明确的，德国的做法就是车辆按照价格分档征收车船税。既然作为资产，价值还会随着车辆使用年限折旧，那么第一年就按规定的税率征收，第二年后每年递减10%，到第

10年只收最低的固定值，这样才能体现财产税性质。

全国人大代表耿学梅说，买高档车的就多缴税，车价低就少缴税，这实际上也是均衡贫富的关系。如果用排气量衡量，就不能体现我们常讲的贫富之间购车额度的大小，因为高档车也有排气量小和大之分。“作为财产税，按价值来征收更能体现公平和公正”。

乌日图委员则举例说，一部国产的红旗盛世排量为3.0升的汽车卖30多万元，一部合资的奥迪同排量的汽车卖70多万元，这两种价格差异很大的车交同样的税显然不合理。

## 分档征收：能否促进“节能减排”？

关于草案根据排气量分档征收车船税的规定，中国社会科学院税收研究室主任张斌认为，虽然车船税对财政收入的意义并不大，但从边际效应来讲，还是会影响到购车人的选择，从而实现政策的调控作用。

全国人大常委会委员王云龙说，草案提出排气量大的车船的税收比排放量低的车船高好多倍，这是很好的导向，它体现了科学发展观和低碳社会的要求，可以促使人们减少使用高耗能、高排放量的汽车。

蒋庄德委员则表示，目前涡轮增压可变进气等技术在汽车生产上广泛使用，由于采

用了涡轮增压技术，汽车能耗与汽车排量之间的相关性降低。在这种情况下，是否应该根据排气量分档征收车船税，值得进一步研究。

许多常委会组成人员认为，要达到节能减排的目的，征收燃油税更为合理。方新委员说，节能减排的导向作用实际上应该通过燃油税调节，车跑得多、排放得多了，就要多交税。

四川网友“lszhj”表示：节能减排很重要，政府应该出台相应的政策法规引导消费者。但是，哪怕是在贫困地区，单位公车排量在3.0升至4.5升的也占大多数。要想通过征税达到节能减排目的，关键是要管住公车消费。

否则，恐怕就有“只许州官放火，不许百姓点灯”之嫌。

全国人大代表吴亮星也提出了相同的质疑：草案规定对警车、公车和部队的车免税，如果为了节能减排，这些车同样排放了污染物，也同时要负责，为什么要免税？

全国人大代表周家贵认为，草案按排气量制定了阶梯征收标准在一定程度上体现了节能减排和环保方向，但同时也要兼顾到汽车的使用者多开多缴、少开少缴的实际。“建议与排量、与财产价值、与消耗的油量综合征收，更体现公平性”。

□据 新华社北京10月31日电



10月29日，全国人大常委会办公厅在中国人大网(www.npc.gov.cn)全文公布了《中华人民共和国车船税法(草案)》，向社会广泛征求意见。

是“调节财富分配”还是“加税”？是按价值征税还是按排气量征税？分档征税究竟能不能促进节能减排？为了更好地完善这部法律草案，社会各界围绕车船税立法的几个焦点问题畅所欲言，展开激烈讨论……