



车船税

车船税

走上法律的征程

在10月25日开幕的十一届全国人大常委会第十七次会议上,备受社会关注的车船税法草案首次提请中国最高国家权力机关审议。车船税调整草案引发公众高度关注。根据草案,我国车船税新政策将分为7个梯度按照排量进行征税。目前,大部分乘用车的征收标准为每年420元,而按照新政策,除了1.0L以下车型的费用有所减少之外,其余级别的征税上限都将大幅上调,而4.0L以上的豪车将达到每年上万元。

原因

旧政策节能减排作用不明显

据了解,目前规范车船税征收的《中华人民共和国车船税暂行条例》是于2007年1月1日开始施行的,该暂行条例将原“车船使用牌照税”和“车船使用税”合并为车船税,在税目分类、税额标准等方面进行适当调整,并且随交强险征缴。这次合并使得原来的车船使用行为税变成了车船财产税,从而呈现出相对稳定的特征。依照现行车船税政策,乘用车按座位和车型大小进行征税,各地根据车船税暂行条例和实施细则确定具体税额。车船税暂行条例实施若干年来,发挥了筹集财政收入、调节收入分配并在一定程度上调控车船使用的作用,但由于车船税的征收未与乘用车排量挂钩,使得该税种在引导节能减排方面的作用并不明显。

升级

由暂行条例上升为法律

在我国现行的19个税种中,仅有个人所得税和企业所得税制定了法律,其余17个税种均以行政法规为依据。2006年12月,国务院制定了内外统一适用的车船税暂行条例,在公平税负、规范税收管理等方面取得了一定成效,但同时也暴露出诸如征税范围偏窄、计税依据和税率设计不够科学、税收调节作用不够有力、税收征管有待加强等问题。与现行条例相比,草案进一步完善了征税范围和计税依据,调整了税负结构,规范了税收优惠,强化了征管手段。制定车船税法,对进一步完善中国车船税制十分必要。

一增

大排量车税负大幅增加

专家指出,此次全国人大对车船税立法,在实现提高原税法法律级次目标的同时,更重要的是对现行车船税制进行改革,使车船税的征收与乘用车的排量挂钩,从而体现出鼓励节能减排的导向。该专家表示,在他了解到的车船税改革方案中,车船税新政策主要体现在,乘用车将分为7个梯度按照排量进行征税,其中,排量在1.0L及以下的乘用车税负减轻,主体乘用车车型税额适当提高,大排量乘用车税负则大幅增加。按照不同排量实施阶梯式征税,其目的就在于鼓励发展小排量汽车,引导消费者节能减排。

一减

新能源汽车有望减免税

现行条例规定,省、自治区、直辖市人民政府可以对公共交通工具给予定期减免税优惠。草案在上述基础上增加规定:对节约能源、使用新能源的车船可以减免税;对受严重自然灾害影响纳税困难以及有其他特殊原因确需减免税的,可以减免税;省、自治区、直辖市人民政府根据当地实际情况,可以对农村居民拥有并主要在农村地区使用的摩托车、三轮汽车和低速载货汽车定期减征、免征车船税。

反响

1.6L小车:每月或多花60元

在某事业单位工作的吴小姐今年刚买了车。她说,买车的时候专挑了1.6L排量的小车代步,就是为了享受购置税的优惠和节省油费。

按照草案,排量在1.0L及以下的车负担减轻,但1.6L小车的税赋可能会增加,她表示难以接受:“1.6L的排量也不高啊!”她说,现在每个月的油费、保险费和税费要花近1500元,如果加了车船税,按中间值推算,月均多花60元。“养车真是越来越贵了,以后尽量省油吧!”

中型排量车:2.0L是一道坎

“完全没有办法接受。”李先生是外企销售员,他4年前买了一辆二手的2.5L排量吉普车跑业务,两个星期前趁车市降价,又新添置一辆2.3L的。他说,两辆车的排量均超过了2.0L,按中间值他每年也得交1800元。

“我的收入肯定养不起两辆车。”李先生说,公司帮他报销油费,税是自己掏钱,买中型车是考虑到接送客户较体面。他说:“我能接受的增幅在50%以内,加多少也应该召开听证会。”面对可能骤升的费用,李先生打算卖掉吉普车。

大排量车:部分车主准备“弃车”

部分大排量车车主萌生了“弃车”计划。王先生家里有3辆车。他说:“我太太开的是2.8L,我开的是2.5L的,还有一辆是4.0L排量。”王先生说,如今3辆车的车船税合共不到1500元,如果以后真的大幅增加,那一年交车船税就可能超过1.2万元。对那辆SUV车,他决定要么送人,要么卖掉。

潜伏

年增车辆达2000多万台

公安部交管局数据显示,目前我国机动车保有量已达1.99亿辆,其中汽车8500多万辆,每年新增机动车2000多万辆;机动车驾驶人达2.05亿人,其中汽车驾驶人1.44亿人,每年新增驾驶人2200多万人。

在车船税草案征求意见的时候,我们也看到许多人有不同的声音,但不管怎么说,能走上法律的征程,对汽车车船税来说,应该算作一个进步。
(据《晶报》)

