

的汽车中，排量与其价值之间却不会存在明显的联系，如发动机排量相同的一辆国产夏利车和一辆进口宝马车价值相差悬殊，却要缴纳等额的车船税，这显然有违公平原则。因此，这种“按排量征收”的方法只能成为节能减排的“辅助”而不是“主要”工具。此外，从税种的特点和功能看，车船税“按排量征收”也并不是促进节能减排目标实现的最佳途径。因为作为汽车结构重要参数的发动机排量并不等同于汽车的实际碳排放量——碳排放量不仅和汽车的发动机排量有关，还和汽车的使用频繁程度紧密相关。车船税本质上是一种财产税，按年度在车船的保有环节征收，即只要纳税人“保有”汽车，无论其是否经常用车，都要缴纳车船税。在这种情况下，与很少使用的大排量汽车相比，经常使用的小排量汽车的碳排放量可能更多，其车主却只需缴纳较少的车船税，这样一来，车船税的节能减排效果便会大打折扣。

在车船税的改革中，其作为财产税的公平性至少与其节能减排功能

同等重要，因此，发挥车船税的节能减排功能不能以公平的丧失为代价。车船税“按排量征收”虽然在一定程度上改善了“按数量征收”的公平性，但如前所述，在一些情形下也会丧失公平。进一步而言，在促进节能减排的政策工具中，车船税的作用只是辅助性的、配合性的，因节能减排而损失其作为财产税应有的公平也实无必要。在这种情况下，我国车船税改革的最佳取向就是将“按价值征收”和“按排量征收”结合起来，实行“双轨征收”。

从“双轨征收”的实施来看，其在技术上虽存在一定的难题，却也并非不能克服。实际上，“双轨征收”在世界各国的财产税中并不鲜见——在澳大利亚、新西兰、南非和加拿大西部地区，“双轨制”的财产税制都有着良好的运用。对于我国的车船税而言，“价值”与“排量”相结合的“双轨征收”可以借鉴这些国家和地区的经验，以在发挥其作为财产税的公平作用的同时，彰显其对于节能减排的促进作用。

需要说明的是，车船税采用“价值”与“排量”相结合的“双轨制”需要充分考虑其对于车企、消费者、税务机关及其他领域带来的诸多影响。其中，税负变化是实施“双轨制”首先要考虑的因素。如何使“双轨制”车船税在发挥节能减排作用、充分体现公平的同时，尽可能减少对企业和消费者经济行为的扭曲，这需要决策部门对车船税的具体征收方法、减免税等要素进行精心设计和巧妙安排。实施“双轨制”需要考虑的另一个重要影响是车船税的征收成本。“双轨征收”势必增加税务机关的工作难度，提升车船税的征收成本。要尽可能降低征收成本，需要车船税改革的设计者统筹安排税制要素，更需要征管部门在征管技术上的努力探索——应该看到，在税收征管信息化程度日益提高、征管技术日趋先进的今天，税务机关通过加强管理、改进技术，完全可以将征收成本降至最低。

(作者单位：首都经济贸易大学)

责任编辑 李 燕

PHOTO NEWS

图片新闻



江苏镇江：积极宣传财政惠民政

江苏省镇江市财政局近日举办了“财政宣传月”广场咨询活动。财政工作人员走上街头，宣传“三农”、教育、医疗卫生、社会保障等方面的财税政策及相关行政执法程序和办事流程。“宣传月”活动中，镇江财政局还通过印制宣传册、及时更新网络财税专栏内容等多种形式为群众解读财政惠民政策。

(本刊通讯员 摄影报道)