



完善税收法制 促进税收公平

——《中华人民共和国车船税法》解读

□ 本刊记者

《车船税法》是第一部由条例上升的法律和第一部地方税法



2011年2月25日,第十一届全国人民代表大会常务委员会第十九次会议通过了《中华人民共和国车船税法》(以下简称《车船税法》)。同日,国家主席胡锦涛签署第43号主席令予以公布,自2012年1月1日起施行。近日,财政部税政司和国家税务总局财产和行为税司相关负责人对《车船税法》进行了详细解读。

► 问:《车船税法》出台的背景和必要性是什么?

答:2006年12月,国务院废止《车船使用牌照税暂行条例》和《车船使用税暂行条例》,制定了《车船税暂行条例》。《车船税暂行条例》自2007年1月1日施行以来,取得了较好效果。2010年车船税收入241.6亿元,比2006年车船使用牌照税和车船使用税收入总额增长3.8倍。

按照全国人大授权决定和立法法有关规定,国务院制定的税收单行条例在条件成熟时

应当上升为法律。现阶段将《车船税暂行条例》上升为《车船税法》的条件已经成熟:一是车船税收从建国初期开征以来,特别是改革开放以来,在税收体制改革过程中,根据情况变化,国务院对车船税收制度做过多次调整和完善,奠定了立法的制度基础。二是在60年的征收实践中,无论税种名称如何变化,车船税的相关制度已经为社会所知晓,并被纳税人所接受。三是近年来我国经济处于快速发展时期,居民收入提高很快,汽车逐步进入家庭,机动车保有量快速增长。据统计,截至2010年10月,我国汽车产量和销量均超过美国,居世界第一,全社会机动车保有量达到1.99亿辆,成为仅次于美国的第二大机动车保有国。在我国人均资源拥有量少、经济社会发展资源环境承载能力较低、生态环境日益脆弱的情况下,汽车生产与消费的快速增长,面临着石油紧缺、交通拥堵、空气污染等问题。因此,在税制相对稳定,制定法律的条件

比较成熟的情况下，有必要将车船税暂行条例上升为法律。

► 问：《车船税法》出台有哪些意义？

答：主要有以下四个方面的意义：一是体现税收法定原则。二是促进税收法律体系建设。三是通过立法完善了税制，体现税负公平。四是作为第一部由条例上升的法律和第一部地方税法律，具有标志性作用。

► 问：与《车船税暂行条例》相比，《车船税法》对相关税制要素作了哪些调整？

答：主要包括以下五个方面：

（一）完善征税范围。《车船税暂行条例》规定，车船税的征税范围是依法应当在车船管理部门登记的车船。不需登记的单位内部作业车船不征税。从车船税财产税性质和公平税负的角度出发，不论车船是否应向管理部门登记，都应纳入征税范围。《车船税法》不再按车船是否登记来确定是否具有纳税义务，将征税范围统一为本法规定的车船。

（二）改革乘用车计税依据。《车船税暂行条例》及其实施细则规定，微型、小型客车（乘用车）按辆征收。《车船税法》将排气量作为乘用车计税依据。

（三）调整税负结构。一方面，为支持交通运输业发展，《车船税法》对占汽车总量28%左右的货车、摩托车以及船舶（游艇除外）仍维持原条例税额幅度不变；对载客9人以上的客车税额幅度略作提高；对挂车由原条例规定的与货车适用相同税额改为减按货车税额的50%征收。另一方面，为更好地发挥车船税的调节功能，体现对汽车消费和节能减排的政策导向，《车船税法》对占汽车总量72%左右的乘用车（也就是载客少于9人的汽车）的税负，按发动机排气量大小分别作了降低、不变和提高的结构性调整。一是占现有乘用车总量87%左右、排气量在2.0升及以下的乘用车，税额幅度适当降低或维持不变。二是占现有乘用车总量10%左右、排气量为2.0升至2.5升（含）的中等排量车，税额幅度比现行税额幅度适当调高。三是占

现有乘用车总量3%左右、排气量为2.5升以上的较大和大排量车，税额幅度比现行税额幅度有较大提高。

此外，为了体现车船税调节功能，《车船税法》将船舶中的游艇单列出来，明确按长度征税，并将税额幅度确定为每米600元至2000元。

（四）规范税收优惠。《车船税法》除了保留《车船税暂行条例》规定的省、自治区、直辖市人民政府可以对公共交通车船给予定期减、免税优惠外，还增加了以下三项优惠规定：一是对节约能源、使用新能源的车船可以减征或免征车船税。二是省、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或免征车船税。三是对受严重自然灾害影响、纳税困难以及有其他特殊情况确需减、免税的，可以减征或免征车船税。

（五）强化征收管理。机动车数量庞大，税源分散，仅靠税务机关自身力量征管难度较大。公安机关交通管理部门的机动车管理机构比较健全，制度和管理手段比较严密，在不过多增加工作量的情况下，由其对车船税的征收予以协助，对提高征收绩效、防止税源流失具有重要作用。为此，《车船税法》规定：车辆所有人或者管理人在申请办理车辆相关登记、定期检验手续时，应向公安机关交通管理部门提交依法纳税或者免税证明。公安机关交通管理部门核查后予以办理相关手续。

此外，船舶的流动性大，目前对船舶征税在源泉控制上效果不够理想。为此，《车船税法》规定，船检机构应当在提供船舶有关信息方面协助税务机关加强车船税的征收管理。

► 问：为什么将车船管理人也作为车船税的纳税人？

答：车船管理人是指对车船具有管理使用权，不具有所有权的单位。通常情况下，车船的所有人与车船的管理人是一致的。但在我国实践中，经常会出现车船的所有权与管理权分离的情形，如国家机关拥有所使用车船的管理使用权，其所有权属于国家所有。因此，就出现了

车船的所有人与车船的管理人不一致的情况。如果让抽象意义上的国家作为车船的所有人去缴纳车船税，在实践中是无法操作的。所以，《车船税法》将车船管理人也规定为车船税的纳税人。

► 问：为什么对乘用车按排气量征税？

答：对乘用车按排气量征税，主要基于以下考虑：从理论上讲，车船税作为财产税，其计税依据应当是车船的评估价值。但从实际情况看，车船价值难以评估。据统计分析，乘用车的排气量与其价值总体上存在着显著的正相关关系，排气量越大，销售价格越高。以2008年国内乘用车的数据为例，排气量与价格之间相关系数高达0.97175。从征管角度看，按排气量征税简便易行，在计税依据方面，排气量是替代价值或评估值的最佳选择。据了解，英国、德国、日本、韩国等都选择以排气量作为机动车保有环节征税的计税依据。如日本对乘用车按10档排气量征税，韩国对乘用车按6档排气量征税。

► 问：确定乘用车税额幅度的原则是什么？是否普遍增加了纳税人的负担？

答：主要原则有三项：一是考虑各地目前实际执行的税额标准。二是不增加大多数乘用

车所有人的税负。三是参照大多数国家乘用车保有环节税负水平。总的来看，这次车船税立法税负维持不变，只做结构性调整。

► 问：为什么将部分档次乘用车的适用税额设置为前后相交叉？会否造成不同档次、不同地区税额出现倒挂现象？

答：《车船税法》将税额设置为前后相交叉，主要考虑有三：一是确保1.6升以上至2.0升（含）排量乘用车的名义税额幅度维持360元至660元不变。二是为涵盖和照顾现行各地乘用车实际税收负担情况，以避免法定税额与实际税负之间出现差异过大情况，有利于现行条例向新税法平稳过渡。三是考虑经济社会发展情况以及地方政府对机动车节能减排、交通拥堵实施调控的需要，为地方制定具体适用税额预留适当空间。

对税额前后相交叉引起税额倒挂问题，从理论上讲，有这种可能性。但从实际情况看，省内税额由地方政府根据本地区乘用车保有情况统一制定，基本上不会出现税额倒挂问题，省际间税额由于地区间相互沟通、协商，税额倒挂出现的可能性也较小。同时，现行《车船税暂行条例实施细则》规定的载客汽车税额也是前后相交叉的，在实践中并未因此产生较大矛盾。



► **问：**在当前通胀预期比较明显以及国家要逐步提高居民收入的形势下，为什么还要出台车船税法？

答：出台车船税法的主要原因在于，我国车船税制度已有60年的征收实践，目前制度比较稳定，立法条件比较成熟。通过立法进一步完善税制，体现税负公平，并不是为了增加收入。《车船税法》根据“总体税负不变”原则，优化了税负结构。对货车、挂车和船舶（游艇除外），以及87%左右的乘用车维持或下调了税负，对13%左右的乘用车增加了税负。作为保有环节征收的税种，车船税对交易价格基本不造成影响。车船税收入规模不大，不会对居民收入在国民收入分配中比重的提高造成大的影响。

► **问：**为什么对游艇按长度征税？

答：游艇不同于一般船舶，具有特殊性，其计税依据和税额需要具体研究确定。一般来说，可考虑将净吨位、发动机功率、实际价值和长度作为游艇的计税依据。从净吨位看，由于制造游艇的材料多数由玻璃钢、铝合金等高级材料组成，此类材料具有重量轻的特点，净吨位与其价值关联性较低。从发动机功率看，同一长度的游艇可以根据个性化需要，选择不同功率的发动机，发动机功率大小与其价值也没有必然的正相关关系。从实际价值看，确定游艇的实际价值与确定车辆的实际价值存在同样的困难，在现行征管条件下难以按价格计征。基于此，国际大多数国家都将长度作为游艇的计税依据，主要考虑是游艇长度与其价值关联性较高，且直观易于测量，从长远考虑，也可较好地避免其他计税依据可能导致的征管漏洞。因此，《车船税法》选择长度作为游艇的计税依据。

► **问：**为什么将游艇的适用税额确定为每米600元至2000元？

答：《车船税暂行条例》将游艇视同普通船舶按净吨位征税，税额偏低，与游艇的实际价格偏差很大。考虑到游艇作为休闲娱乐用品，与乘用车作为代步工具不同，为体现税负公平，《车船税法》将税额具体确定为每米600元至2000

元。据了解，目前我国游艇一般长度范围在7.9米到30米之间，按上述税额幅度，税额约为每艘4800元至60000元之间。

► **问：**为什么将扣缴义务人所在地也规定为车船税的纳税地点？

答：扣缴义务人是指承办机动车交强险的保险机构。将保险机构所在地也作为车船税的纳税地点，可使车主在购买交强险时，一并缴纳车船税，这既方便纳税人缴税，使车主少跑路，减少完税所需时间和成本，也避免了车主自行到税务机关交税因不熟悉道路、停车不方便、排队等候等带来的麻烦，并有利于通过源泉控管，提高车船税征收效果。

► **问：**目前对乘用车的所有人或管理人主要征收哪些税？是否属于重复征税？

答：我国目前对乘用车的所有人或管理人征收的税种主要有三个：车辆购置税、燃油消费税和车船税。其中，车辆购置税来源于车辆购置附加费，燃油消费税来源于养路费收费。这两个税种都是通过费改税而来的，筹集的资金专门用于公路建设和养护。车船税属于财产税，是在保有环节征收的税种。新中国成立以来，车船税已有60年的征收历史，此次车船税立法不是新开征税种，只是立法。这三个税种各有侧重，功能不同，不存在重复征税或重复设置问题。

► **问：**为什么自2012年1月1日起施行？2011年应如何征收车船税？

答：《车船税法》自2012年1月1日起施行的主要考虑：一是国务院制定实施条例，地方明确乘用车适用税额，税法宣传及人员培训等各方面工作需要一定准备时间。二是车船税按年征收，自1月1日起施行有利于实现平稳过渡，方便计征。

2011年，仍按现行《车船税暂行条例》及其实施细则和各地制定的征收办法计征车船税。自2012年1月1日起，《车船税法》施行，2006年12月29日国务院公布的《中华人民共和国车船税暂行条例》同时废止。