

# The Thought of Collecting Environmental Tax on Car

Benhou Zhan

School of Resources and Environmental Management, Guizhou University of Finance and Economics, Guiyang  
Email: 309975885@qq.com

Received: Aug. 20<sup>th</sup>, 2012; revised: Aug. 27<sup>th</sup>, 2012; accepted: Sept. 17<sup>th</sup>, 2012

**Abstract:** This paper made a detailed analysis from the practical needs of environmental taxes and the collection of theoretical basis, explain car environment tax of sustainable development of necessity. Then based on the implementation of the foreign successful experience and the actual conditions of our country puts forward the implementation in our country environment tax car possible problems.

**Keywords:** Car Environment Tax; Implementation; Sustainable Development

## 对开征汽车环境税的思考

占本厚

贵州财经大学资源与环境管理学院, 贵阳  
Email: 309975885@qq.com

收稿日期: 2012年8月20日; 修回日期: 2012年8月27日; 录用日期: 2012年9月17日

**摘要:** 本文对车环境税的现实需求和其征收的理论基础做了详细的分析, 说明汽车环境税对可持续发展的必要性。然后结合国外实施的成功经验和我国的实际情况提出了我国实施汽车环境税可能存在的问题。

**关键词:** 汽车环境税; 实施; 可持续发展

### 1. 汽车环境税的现实需求

在经济高速增长的同时, 我们的环境越来越恶化。究其原因就是人们只注重经济发展、个人经济利益最大化, 而忽视了环境保护。现在, 我国的经济发展到一定程度、人们生活质量逐渐提高、环保意识增强, 改善我们生存的环境是人们大众的共同心愿。其中, 城市环境更是引起了高度的重视。据统计, 城市空气质量低下的原因很大程度上是由于汽车尾气的排放, 而最近几年我国的汽车保有量剧增, 我国已经成为世界第一的汽车产销国。所以, 开征汽车环境税是现实的需求, 是改善城市空气质量的有效途径。

### 2. 汽车环境税征收的理论基础

汽车环境税是环境税的一种, 环境税是把环境污

染和生态破坏的社会成本, 内化到生产成本和市场价格中去, 再通过市场机制来分配环境资源的一种经济手段。环境作为一种公共产品, 具有非竞争性和非排他性两个特点, 非竞争性是指不会因为消费人数的增加而引起生产成本的增加, 即消费者人数的增加所引起的社会边际成本等于零, 而非排他性则是指产品一旦提供, 就不能排除社会中的任何一个人免费享受它所带来的利益。环境问题的非竞争性和非排他性说明, 环境这种公共产品无法通过等价交换的机制在生产者和消费者之间建立联系, 如采用市场资源配置的方式进行环境供应, 就会产生市场失灵, 这是在经济发展中产生环境污染问题的根本原因。市场失灵是指由于一定的因素使市场在资源配置方面呈现出低效率运行的一种非理想状态, 也就是市场发挥作用的条

件不具备或者不完全而造成的市场机制不能自我调节的情形。当市场失灵时,人们就开始寻求新的思路,由此产生了“庇古税”,庇古于1920年出版的《福利经济学》中首次提到环境税这一概念<sup>[1]</sup>。通过行政干预的方式征收环境税,21世纪,国内汽车每年以近千万辆速度膨胀,节能减排的呼声日益高涨,汽车尾气已经成为导致城市空气质量差的主要原因,汽车尾气极大的威胁着城市居民的健康,征收机动车环境税被提上议程。同时,中央政府今年也投资5900亿力挺节能环保工程。所以,汽车环境税的呼声也日益高涨。

### 3. 汽车环境税在国外的实施与成效

汽车环境税在我国还尚未开始征收,在开征之前我们应该学习国外成熟的经验,为开征环境税做好准备,让它在良好的环境下运作。

#### 3.1. 汽车环境税在美国的实施与成效

美国规定要求汽车制造商减排防漏,特点是重检修轻税费。在美国率先制定汽车污染标准的州是加利福尼亚,至今美国国家所用的标准也是依照该州为基础制定的。美国还没有征收全国性的汽车环境税,环保重点放在了对汽车制造厂家的要求上,投资和提倡使用更新的科学技术和制造手段,从根本上改造汽车性能,减排防漏来做到环保。美国汽车进行污染标准检验,如果检验不合格,该车必须立即进行修理,否则不能再次上路。如果修理部分超过100美元,修理人员应给与估价,假如车主希望自己熟悉的修车行去,则要向验车部告知具体修理时间,并预约第二次验车。修车的费用由车主自理,保证达到低污染的汽车才能使用。

#### 3.2. 汽车环境税在英国的实施与成效

英国的政策规定,设立“低排放区”,不达标须缴排污费。特点是第二次“闯关”才被罚。2008年2月4日,英国首都伦敦启动了“低排放区”计划。规定凡进入该区域的12吨以上、尾气排放未能达到欧III标准的车,每辆车要缴纳每天200英镑(约合2200元人民币)的排污费,违者将收到高达1000英镑的罚单。老车污染相对大,税收高;而对使用了新技术和防止污染材料的汽车,税收也相对低。“低排放区”

不仅囊括了伦敦市内,而且辐射到四周大片地区。据伦敦交通部门官员介绍,违规车辆第一次进入这个区域内不会被立即罚款,如果在28天内,其未按规定改善车辆排污状况,并第二次“闯关”,那就只能缴纳排污费,否则将收到罚单。

#### 3.3. 汽车环境税在日本的实施与成效

日本规定:车体重的、排量大的收费高;特点是对环境税呼声渐高。日本目前虽然还没有实行征收汽车环境税,不过,出于对环境的保护,也在通过征收其他各种税费和发放补贴来鼓励使用环保小型车。日本政府的目的是用价格杠杆引导大众合理购车,合理用车。车主购车后,要按期缴纳汽车重量税、汽车税等。这些税费都与车体重量和排气量大小有关,车身越重,排气量越大,交的钱越多。比如重量税,年代久、车体重的豪华车废气排放相对较大,差不多每年要交8万日元左右(约合6000元人民币),而新的微型车仅需要交1.2万日元,两者相差6倍多。汽车税也是如此,例如,排气量在1升至1.5升的小型车税费只有3.45万日元(约合2500元人民币),而排气量在2.5升到3升之间的中高档车,税费为5.1万日元,两者差别还是挺大的。此外,日本的汽油价格含有消费税、挥发税、地方道路税等税费。现在相当于国内93号汽油的油品价格为每升120日元左右,其中税费就占了一半。

#### 3.4. 汽车环境税在德国的实施与成效

德国规定:禁止重污染车辆驶入城中心;特点是车上不贴排放标签要被扣分。德国的柏林、科隆、汉诺威3市各自立法,将中心城区划为环境保护区,禁止重污染车辆驶入。这些法案根据欧洲联盟汽车尾气排放标准“欧I”至“欧IV”,从低到高将汽车分为4个级别。只达到“欧I”甚至还不及这一标准的汽车被禁止驶入中心城区。另外3个级别的汽车可在中心城区行驶,但车主必须按规定在车上贴等级标签。此规定一周7天全天有效,没有按规定贴标签的汽车将被罚款扣分。

各国针对自己的情况,都有不少的巧妙措施应对环境污染。汽车环境税也没有一个固定的模式,我们不能照搬。我国应该根据国情,在国外的基础上有所

创新。使得汽车环境税能真正控制和改善环境污染。

## 4. 在我国实施汽车环境税可能存在的问题

### 4.1. 已有三种汽车税种服务环保，汽车环境税有重复收税之嫌

已有三种汽车税种服务于环保：一个是消费税；第二个是燃油税；第三个是车购税。但这三种税实施以来未见明显成效，对环境的改善效果并不显著，反而还引起了油价上涨等经济问题。再加一个新的汽车环境税恐怕只能增加消费者的负担，更重要的是，多如牛毛的税收只会让群众产生更为强烈的抵触情绪，觉得国家体制不够完善，对政府的信任度也会随之大大下降，政府在群众面前的威信则会大打折扣。所以，去除不必要的税收，合并同性质的税种，建立更为合理的税收制度，切忌盲目收税是重拾群众信任，获取群众支持的重要途径。汽车环境税与消费税、购置税和燃油税有重复收税之嫌，消费者反对呼声强烈<sup>[2]</sup>。如何进行环境税制改革是当下急需解决的问题。

### 4.2. 汽车环境税的用途不明

中国有不少税种都是只管征收，不名使用去向，专款专用是税收的本质意义。随着经济发展和信息化，公众越来越关心税收的使用与去向。由于环境治理、环境保护的特殊性，比如环境治理具有综合性、长期性、效果不明显等特点，如果机动车环境税收非所用，或者不知所终，环境税可能就失去征收的意义了。同时，公众也很难接受。

### 4.3. 市场体系不完善，税收难以通过价格传导给经济个体

市场不健全，传导机制中任何一个环节出现了问题都会使政府的调控意图落空，税收的变化不能通过价格波动及时将信息传递给经济个体，经济个体就不能根据价格的变化调整经济决策。从上面发达国家汽车环境税的实施与成效来看，他们之所以取得成效，市场机制的作用功不可没<sup>[3]</sup>。

### 4.4. 目前环保执法环境差

在中国经济结构调整的背景之下，开征环境税有其必要性。从目前频繁发生的环境事故来看，中国环

境的承受能力也已经日益逼近极限。通过税收杠杆，让企业支付更多的环境成本，从而达到环境保护和产业转移的目标，这值得肯定。不过，要推出环境税，也不能不考虑目前的环保执法环境。要谨防环境税变成一些污染企业的“通行证”，甚至是“合法”排污的“免死金牌”。近年来发生的诸多环境事故，令人印象深刻的一点就是，地方环保监管虚置。一些企业就在地方环保部门的眼皮下排污多年，却并未得到纠正，直到酿成重大环境事故，或者引发群体性事件。而对那些作为地方纳税大户、经济支柱的污染企业，一些地方的环保部门不但漠视、纵容企业的污染行为，甚至还充当这些污染企业的保护伞。在环境执法尚不健全的情况下，开征环保税效果如何实在令人心存疑虑。如果单从发挥经济杠杆作用的角度来说，开征环保税总比不开征强。但是就现实的执法环境来说，尤其需要担心的一种威胁倾向就是，企业上缴了环保税便视之为缴纳了“污染通行费”，从原来的偷偷摸摸排污变得更加明目张胆；而因为征收了环保税，一些地方环保部门的执法或许也不再像过去那样理直气壮。另外就是，环境税不能只考虑开征，不考虑用途。如果环境税不是用于环境治理，用于解决那些遭受污染民众的切身需求，而是列入财政收入的大账本，这实质上相当于政府又开辟了财源。现在，要保护环境不缺法律，不缺科技手段，缺的正是严格的环境执法和监督。如果环境执法的现状得不到有效改善，那么开征环境税就很容易被民众以及污染企业误解。对政府来说，保护环境更应该把法律和政策手段用好，税收等经济杠杆还是慎重使用为好。

汽车环境税不是解决汽车对环境污染的唯一方法。环保应该从“根”上抓起，这里的根可以从两方面分析：一方面，从汽油和柴油的品质改良抓起。提高汽油和柴油质量可以直接改善车辆排放，改善大气环境。更重要的是，该方法比排放法规的加严起作用更快，加严排放法规的方法真正见效需要几年，而提高油的品质却能起到立竿见影的效果。另一方面，从生产技术抓起。对使用者征税只能减少一部分车的排放，而对生产商进行收税则能降低所有车的排量。通过根据生产商生产汽车的排量，对环境造成的污染程度对企业收税，可以促进企业不断研发，引进新技术，开发新能源以减少排污量。这种方法也是“环境保护”

和“经济发展”的“双赢点”。

## 5. 开征汽车环境税的对策建议

1) 加大税种的研究,合理征收汽车环境税,避免重复收税给消费者带来的成本提升。车主并非汽车污染的主因,不能把环境税光转嫁到车主身上。车主开车——发动机燃烧汽油——尾气排放产生,可见车主只是其中一个环节,汽车厂商制造的发动机的好坏也决定了尾气排放的多少和尾气对环境的破坏程度,炼油厂生产的汽油质量的高低同样决定了尾气排放的多少和尾气对环境的破坏程度。

2) 明确汽车环境税作为一种税收的用途,建立专款专用制度。新增税收的目的一定要明确,征收汽车环境税的目的就是控制汽车产品的环境污染,降低单车的油耗和二氧化碳排放量。同时,征收的方式也要合理,排量不是唯一决定尾气的衡量指标,如大排量的车很少开和小排量的车经常开,这些都要考虑。一定要专款专用,只能用于环保项目。

3) 不断探索市场体系改革,让税收通过价格传导给经济个体。环境税要以环境之名行环保之实。不要像限塑令那样,雷声大雨点小。收钱不是目的,有效控制环境污染的继续恶化才是关键。

4) 制定更加完善的环保法,最重要的是建立监督机制,将法律法规落到实处。目前,我国环境保护制度虽然对遏制日益严重的环境污染起到了一定的作用,但总体效果并不理想。全国人大代表建议制定专门的环境税法,发挥环境税对减少环境污染、改善自然生

态、提高资源利用率、实现社会和谐和国民经济持续发展的宏观调控作用。

## 6. 结论

为了保护城市空气质量,遏制汽车尾气的大量排放,我国开征汽车环境税将使环境污染者、资源过度使用者付出更大的经济代价,这不仅解决了我国环境保护中的一些深层次问题,同时也是我国改善环境治理现状的迫切需要和必然选择<sup>[4]</sup>。虽然开征汽车环境税会带来些负面问题,对汽车行业也有些不利影响,但开征汽车环境税是大势所趋,但它能否达到预期效果需要合适的土壤。所以,开征汽车环境税是一个系统工程,需要多个部门协调参与。我们可以边试点,边改善,边修正。上文分析存在的问题要有充分的准备,汽车环境税才能合理的征收并正常运转。那么,实现我国环境保护、城市空气质量改善、资源可持续利用,实现整个社会可持续发展将不是一句空话。

## 参考文献 (References)

- [1] 沈晓波. 境经济学的理论基础、政策工具及前景[J]. 厦门大学学报, 2008, 6: 19-26.
- [2] 杜微. 关于汽车尾气排放税的思考[J]. 会计之友, 2010, 5: 102-104.
- [3] 陈治国. 燃油税对中国汽车消费的影响与对策[J]. 企业家天地, 2007, 5: 125-126.
- [4] 张学刚, 王玉婧. 环境管制政策工具的演变与发展——基于外部性理论的视角[J]. 湖北经济学院学报, 2010, 8(4): 94-97.