

# 车船税草案二审大幅调整 2.0升及以下乘用车税额降低

专家称下调主要解决工薪族车主负担,南京约八成车主缴税不受影响

车船税法草案昨提请全国人大常委会进行第二次审议。与初审稿相比,草案二审稿充分吸纳民意大幅度降低了车船税的税额幅度,其中排量在1.0升至2.0升之间降幅最大,这一排量区间也覆盖到大多数普通收入车主。其中1.0升以上至1.6升的降至300元至540元,1.6升以上至2.0升的降至360元至660元。草案还规定,车辆所有人或管理人在申请办理车辆相关登记等手续时,应向管理部门提交依法纳税或者免税证明。

## 解读

### 草案“扬小抑大”意图明显

乘用车是指核定载客9人或9人以下的小型客车。全国人大法律委员会副主任委员张柏林在作说明时介绍,目前2.0升及以下乘用车占乘用车总数的87%左右。

现行车船税暂行条例及其实施细则规定,小型客车按360元至660元的税额幅度统一计征。2010年10月全国人大常委会审议的车船税法草案一审稿将现行规定修改为按排气量大小分档计征,税额幅度为60元至5400元。

有些常委会委员提出,车船税的税额幅度上调过大,给群众增加了负担。经相关部门研究,草案二审稿提出的修改方案是:仍将乘用车按排气量划分为七档,但将2.0升及以下的税额幅度降低,具体是:

1.0升(含)以下的年基准税额保持不变,仍为60元至360元;1.0升以上至1.6升(含)的年基准税额由一审稿规定的360元至660元降为300元至540元;1.6升以上至2.0升(含)的年基准税额由一审稿规定的660元至960元降为360元至660元。

张柏林说:“这样,2.0升及以下乘用车的名义税负不会增加。”

同时,从税负的阶梯式递进考虑,草案二审稿对2.0升以上至4.0升(含)的税额幅度也相应做了些微调。2.0升以上至2.5升(含)的税额为660元至1200元;2.5升以上至3.0升(含)的税额为1200元至2400元;3.0升以上至4.0升(含)的税额为2400元至3600元;4.0升以上的税额仍为3600元至5400元。

### 新法征意见一个月收近10万条

2010年10月26日,十一届全国人大常委会第十七次会议对车船税法草案进行了初审。会后,中国人大网全文公布了草案内容,向社会征求意见。公布一个月收到近10万条意见。初审稿受到各方质疑,一半以上意见认为应降低税额。根据一审草案,车船税按排量划定7档,其中,1.0升(含)以下每年只需60元至360元;1.0升至1.6升(含)为360元至660元;从1.6升开始,就出现了逐步上调,1.6升至2.0升(含)每年需交660元至960元;最高一级为4.0升以上,税额达到3600元至5400元。

### 一半多意见认为应降低税负

中国人大网共收到近10万条意见及40封群众来信中,北京、广东、上海等10个省市反馈了71284条,占73.26%。在这些意见中,赞成草案将行政法规上升为法律的有35779条,占36.77%;要求对草案进行修改、降低税负的有53137条,占54.62%;反对制定车船税法的有8379条,占8.61%。

### 降1.6L至2.0L税负 减工薪阶层负担

2010年12月17日,中国人大网、人民网、新华网联合进行车船税法草案在线访谈,征求网友意见,焦点再次集中在“降低车主税负”上。很多网友提出,从更好地调节居民收入、减轻大工薪阶层车主的税收负担考虑,能否适当下调2.0排量以下车辆的税额。面对网友的提议,全国人大常委会法工委经济法室主任黄建初当时就表示,应“考虑可能不增加或者不过多增加他们的税收负担”。

黄建初认为,目前,排量1.6升至2.0升的乘用车占乘用车总量的28%,数量较多,这部分车主多数属于工薪阶层。“对于还不能考虑调节居民收入、减轻工薪阶层车主的负担,适当下调2.0排量的税额,我是这么看的,应采取多种措施,努力提高居民收入在国民收入分配中的比重。国家在现阶段调整税制时,也应重点放在完善税收的收入调节功能,尽可能不增加广大居民特别是中低收入者的税收负担。”黄建初说。

### 删除“高耗能高污染”加税规定

草案初审稿规定,对节约能源、使用新能源的车船可以减征或者免征车船税,对高耗能、高污染的车船可以加收车船税,并授权国务院规定具体办法。张柏林说,一些常委委员、专家、地方提出,不宜由国务院规定加收车船税,且对“高耗能、高污染”车船难以界定。为此,法律委员会会同有关部门研究,建议删除对“高耗能、高污染”车船加收车船税的规定,并在车船税减免的具体办法由国务院规定的基础上,增加规定:报全国人大常委会备案。综合

排量	一审税额(元)	二审税额(元)
1.0升(含)以下	60-360元	60-360元
1.0升-1.6升(含)	360-660元	300-540元(下降)
1.6升以上-2.0升(含)	660-960元	360-660元(下降)
2.0升以上-2.5升(含)	960-1620元	660-1200元
2.5升以上-3.0升(含)	1620-2460元	1200-2400元
3.0升以上-4.0升(含)	2460-3900元	2400-3600元
4.0升以上	3900-5400元	3600-5400元

制图 俞晓翔

## 说明

### 经济车型对税费最敏感

#### 1.0以下 车型品种很少 因此没有调整

记者发现,在7档征税的税负中,1.0升以下的这一档相对于一审草案来说没有调整。据业内人士表示,目前国内1.0升以下车型品种很少,而且技术含量偏低,很多车型并不环保,并不代表未来汽车的发展方向,因此这部分没有调整。

#### 1.0-2.0 初次购车人群 集中经济轿车

根据相关调查,在回答“税费调整后高出来的养车成本,会不会对打算买车的消费者的购车计划产生影响?”这一问题时,有78%的初次购车者表示将因此购买更低排量的车型。财政部财政科学研究所副所长苏明对此表示,初次购车的消费者,多集中在购买排量在1.0L-2.0L之间的经济型车型,对税费最为敏感。受车船税拟调整影响而打算降低购车排

量的人群中,1.6L-2.0L排量的消费者所占比例最大,有33%的消费者计划将购车排量降低到1.0L-1.6L的水平。

另外,还有20%的消费者会因为税费的调整由原计划购买2.0L-2.5L排量车型,转而购买1.6L-2.0L车型。调查结果表明,车船税法草案原有税额设计可以较好地发挥对大排量机动车的调节作用。

#### 2.0以上 抑制大排量车 税负降幅不大

苏明认为,社会上赞成车船税改革的人基本上都属于有车一族,属于中高收入群体。但是对于2.0L的机动车不宜下调过大,应该保持与小排量车之间的税额差距,配合消费税等税种起到对大排量机动车的调节作用。一审草案的大排量车最高征收额比现行标准增加三四千元,但在二审草案中,下调的幅度不大,主要就是为抑制大排量车消费。4.0升以上的乘用车的税负没有降低也是这个原因。综合

## 连线

### 南京约八成车主不受影响

南京汽车商会会长汪志祥介绍,目前南京市场上,1.6升至2.0升的私家车占了70%至80%。根据二审方案,这部分车主的税费由每年的660元至960元降到了360元至660元。从现行的条例看,这部分汽车属于“小型客车”一项,现在要缴360元至660元。对照之下他认为:“与现行车船税暂行条例相比,2.0(含)排量以下乘用车缴纳的税费变化不大。”

对购买其他排量的车主来说有什么样的影响呢?汪志祥说,1.0升及以下的私家车目前市场上交易量非常少,可以忽略不计。1.0至1.6升的私家车占10%至15%,这部分车主缴的钱比过去少了。例如一名市民购买了1.4升的汽

车,原来按“小型客车”缴360元至660元,按照二审方案则缴300元至540元。

不过对于其他2.0以上排量的车主来说,要缴的钱增加了不少。对此,汪志祥则认为,2.0以上的大部分为高档车,价位基本也在30万以上。现在按“小型客车”的标准,这些豪华车、高档车原本也只要像普通车那样缴360元至660元。如果照二审方案计算,税费将大幅提高。比如一辆5.0升宝马,税费可能从660元增加到5400元,是过去的8倍。同时他还补充说,高档车不少是公司购买、个人使用的情况。这样即使税费增加,也是企业掏钱,个人开支也不受影响。

快报记者 沈晓伟

## 链接

### 游艇按长度征收车船税

我国将按游艇长度为计税依据征收其车船税,税额幅度为每米400元至2000元。

草案一审稿规定,游艇的适用税额由国务院另行规定。审议中,有些常委会委员、专家提出,根据税收法定原则,车船税法应对游艇的税额幅度作出规定,具体适用税额可由国务院在法定的税额幅度内确定。

全国人大法律委等部门研究认为,对游艇的计税依据可以考虑长度、价值、发动机功率或者吨位等因素,鉴于游艇的长度与价值基本呈正相关关系,一些国家也以长度作为计税依据,从我国现阶段经济社会发展情况、游艇登记管理实际和征管可操作性考虑,建议在车船税法所附税目税额表中规定,以游艇长度作为计税依据。据新华社



此地有 銀百萬兩

中国首款荧光彩票「金银生辉」荣耀上市



全省体彩销售店均可体验