# 对我国征收汽车排污税的可行性探讨

来源：网络 作者：雾花翩跹 更新时间：2024-06-12

*对我国征收汽车排污税的可行性探讨 对我国征收汽车排污税的可行性探讨对我国征收汽车排污税的可行性探讨摘要:随着我国经济快速发展,我国汽车保有量也在飞速增长。汽车尾气已成为影响城市空气质量和威胁着城市居民的健康的主要因素,而探析汽车排污税开征的...*

对我国征收汽车排污税的可行性探讨 对我国征收汽车排污税的可行性探讨对我国征收汽车排污税的可行性探讨

摘要:随着我国经济快速发展,我国汽车保有量也在飞速增长。汽车尾气已成为影响城市空气质量和威胁着城市居民的健康的主要因素,而探析汽车排污税开征的最终目的是保护环境,提高市民生活质量,同时保证中国城市经济的可持续发展。广州作为中国主要城市之一,广州市汽车保有量近几年增速明显。文章就广州目前的汽车保有量、整体城市空气质量和常住居民呼吸道疾病发病率等情况探讨广州拟开征汽车排污税的各项条件,也为我国具同等条件的大型城市开征汽车排污税提供借鉴。

关键词:汽车尾气;汽车排污税;可行性;广州

一、前言

二、广州市开征汽车排污税的可行性分析

(一)理论上的可行性

汽车排污税作为环境税的分支税种,其与环保税的征收理论基础是一致的。现主要有以下四种理论观点。 2.“污染者付费原则”理论。经济合作与发展组织(OECD)在《环境管理中的经济手段》中提出了“污染者付费(polluter-pays principle)”原则。早在1972年,“污染者付费(polluter-pays principle)”就已经作为OECD成员国关于经济与环境协调发展的总原则。该原则基于庇古提出的“外部成本内部化”理论,要求污染者负担自己造成的环境污染的相关费用。

3.公共产品理论。该理论认为公共环境是公共产品并具有公共产品的两大特性:“非排他性”和“非竞争性”。因为在公共产品消费问题上,很难从技术上做到将不付费者排除在外或如果将不付费者排除在外时所产生的成本非常高,导致了“免费搭车(即受益但不承担应有的成本)”的现象普遍存在。这就造成了公共环境保护没法由市场自主提供,必须由政府通过税收来纠正。同时公共环境又具有其自身的特点,当环境被污染至一定程度后会产生不可逆性,也就是无法恢复或需要恢复的成本过高,我国很多地区都存在不同程度的环境污染,我们不能走“先发展后治理”的老路,因此在我国开征环境保护税(汽车排污税)刻不容缓。

4.双重红利(Double Dividends)理论。“双重红利”理论是指环境保护税对社会具有两重正的贡献,“第一重红利(贡献)”是开征环境保护税后必然可以约束或纠正破坏环境的行为;“第二重红利(贡献)”是指在税收收入固定的情况下,开征了环境保护税所增加的税收收入可以替换其他扭曲型税种的税收收入,减少政府对扭曲型税种(能对资本、劳动产生负影响的税种)的依赖,尽可能保持税收的中性,从而有利于社会、经济的正常发展。

根据以上理论,本文认为一方面,人类在出于私人目的而使用汽车时会存在负的“外部效应”,即汽车尾气污染了环境;另一方面,环境属于公共产品,在受到破坏时应由政府去纠正这些破坏者或破坏行为。为此,最优的解决方法是征税,开征汽车排污税。同时,跟据现阶段最新被提出的“双重红利”理论,开征汽车排污税既能在一定程度上纠正汽车尾气破坏环境的行为,又能通过利用汽车排污税所产生的新增加的税收收入来填补其他扭曲性税种,减少政府对扭曲型税种的依赖,从而减少对经济的影响。

(二)政策上的可行性 2.开征汽车排污税有利于市民的身体健康。据“广州社情民意研究中心”于202\_年底进行的“202\_年广州环境状况公众评价调查”结果显示,公众认为“汽车尾气污染”难以控制,是损害公众健康的主要污染源。更有57.1%的环境专家预期,未来三年“汽车尾气污染”将进一步恶化。由此可见,汽车尾气不仅破坏广州的城市生态环境,还严重影响市民的身体健康。

3.开征汽车排污税是完善环境税制的需要。在202\_年年底,即哥本哈根气候变化大会前夕,我国负责任地向全世界作出承诺:到202\_年我国单位国内生产总值二氧化碳排放比202\_年下降40%-45%。当然,要实现低碳减排的总体目标是我国经济、社会发展的重大战略问题,需要从多方面着手解决,但税收法规作为法律的重要部分,具有约束人们行为、管理社会的功能,这当中也必然包含了控制污染的功能,环保税制的建立和完善是我国减排目标得以顺利实现的重要保障。但我国至今只是建立了相关的排污收费制度,还没有建立起环保税制,所以开征汽车排污税是完善环境税制的需要。

总的来说,从政策层面上看,我国目前的汽车排污调控政策存在着诸多不足与缺陷;从税制结构上看,我国现有的税种也无法很好地限制汽车所造成的污染;从方式方法上看,采用行政直接限制上牌或征收排污费等只会扭曲经济生活,导致高成本、低效率。鉴于此,汽车排污税的开征就十分必要了,首先,针对我国日益快速增长的汽车数量,汽车尾气造成的环境污染越趋严重,汽车排污税若能实现税收收入的专款专用必然会环境保护产生良好的作用;其次,本文探析的是在广州开征汽车排污税的可行性,在局部范围内试点,收集各方面数据及吸取相关经验,如果开征后产生不良影响,影响也限于局部;最后,汽车排污税是环境保护税制的重要组成部分,开征后会为我国环境保护税制的整体开征提供经验借鉴。

(三)技术上的可行性

目前,检测汽车尾气的方法主要有:怠速法、双怠速法、稳态工况法【ASM(Aeceleration Simulation Mode)】、瞬态工况法(IM2

40)、简易瞬态工况法等五种。

比较以上五种方法,“怠速检测法(含双怠速法)”的优点是操作简单方便,设备便宜。但缺点也非常明显:其只能检测出CO和HC两种污染物的排放量,无法检测NOX的排放量,但研究表明NOX才是污染环境的“元凶”。另外,汽车在怠速情况下进行检测,并不能反映汽车在真实路况行驶时污染物的排放水平,同时在怠速状态下检测,司机很容易通过调整发动机来降低污染物排放量,作弊通过检测。“ASM稳态工况法”的优点是:进行检测时汽车不需要通过加速或减速的操作,用时较短,效率较高,同时该方法能检测到NOx的排放量,检测成本也相对比“瞬态工况法”为低,成本处于五种方法的中间。但是,“ASM稳态工况法”的缺点是:只能检测汽车在匀速行驶状况下尾气污染物的浓度值,车辆在城市道路行驶时可以匀速的情况非常少,所以该方法的检测结果实用性不高;另外该方法检测的结果是汽车排放污染物浓度而不是汽车排放污染物的量,在同等情况下,对小排量汽车检测不公平。而“瞬态工况法”的检测过程中包含了汽车在怠速、匀速、加速和减速下的各种情况,真实反映了汽车的行驶状态,该方法也可以同时检测CO、HC和NOx等3种污染物的排放量,符合各项检测要求。但该方法的检测设备价格昂贵,设备日常维护费也较高。“简易瞬态工况法”则是上述各种检测方法的折中,检测精度较为准确且符合要求,设备价格也较为适中。

至202\_年10月,广州市的汽车尾气检测方法已经全面升级为“简易瞬态工况法”,该方法相对于之前采用的怠速检测法,能够全面检测车辆在加速、减速、怠速、匀速4种行驶状态下的尾气排放情况,并能通过计算机技术叠加,计算出汽车单位行驶里程的污染物排放量,有利于车辆排放因子的计算,以及生成车辆排放清单,极大减少车主“作弊”的可能。不仅如此,它还可以准确地检测出“怠速法”无法检测的NOx的排放量。

三、汽车排污税开征的拟定目标和原则

(一)政策目标

汽车排污税的开征,其最根本政策目标是:实现广州经济发展和生态环境建设的协调可持续,增强税收在经济发展和生态环境保护间的调控作用。改善广州空气质量,力争构建和谐广州。具体而言,包括以下三方面。 2.促进市场机制的健全同时实现社会的公平。据《广东统计年鉴202\_》的数据显示,202\_年广州市私人汽车保有量为876921辆,而全市民用汽车保有量为1171731辆,私人汽车保有量占民用汽车保有量的74.95%。目前广州市市区汽车保有量约为155万辆,私人汽车保有量约为116万辆(按

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！