

• 财政与税收 •

论环境保护视角下消费税改革的再次深化

孙 开, 金 哲

(东北财经大学 财政税务学院, 辽宁 大连 116025)

摘 要: 消费税作为我国目前的重要税种之一, 是通过影响人们消费方式和引导企业生产经营行为而发挥环境保护作用的, 同时也具有调节收入分配的功能。经过近些年来不断调整 and 改革, 我国消费税制度在促进节能减排和支持环境保护方面的政策导向日益凸显, 但在征税范围设定、税率设计和征税环节选择等方面仍然存在着诸多亟待解决的问题。消费税制度改革的深化, 应与环境相关税收体系的整体布局相互协调, 与国际通行的环境保护税制相接轨, 着力突出其支持节能减排、促进环境保护的功效, 兼顾其收入分配的职能, 并采取相应的、切实有效的对策措施。

关键词: 环境保护; 消费税; 消费税改革

中图分类号: F812.42 **文献标识码:** A **文章编号:** 1000-476X(2013)01-0066-07

一、消费税的环境保护效应阐释

关于消费税的环境保护效应问题, 可以从消费者理念、行为和企业生产经营方式这三个方面加以分析。

(一) 在影响人们消费方式的过程中发挥环境保护作用

消费税是以特定消费品为征税对象, 而这些消费品往往具有较强的负外部性。按照经济学的原理, 政府对个别商品征税之后, 势必引起课税商品市场相对价格的上涨, 从而导致消费者在选购商品时减少对课税商品的购买量, 并相应地增加非税商品的购买量。从这个意义上讲, 消费税便具有明显的消费替代效应。国家通过征收消费税, 可以对消费者产生引导作用, 使其更倾向于减少对具有负外部性实物产品的消费, 转而可能增加对非实物性产品(如教育培训、健康保健、休闲、旅游等领域产品)的消费。可以设想, 在结构性减税设计当中, 如果对特定消费品和一般消费品的税负分别做“一增一减”的处理, 则更具有环保意义。因为在这种情形下, 资源耗费较多、环境污染较严重的消费品的价格将会上升, 而资源耗费较少、环境污染较轻的服务行业产品的价格将可能下降, 这会促进人们的消费方式从不断增加对物质消耗转化为对提高生活品质和注重自然环境的健康方面消费, 这有利于培养人们的绿色消费观和绿色消费行为。所以, 在保持税收“收入中性”的前提下, 对特定消费品课税一方面有利于促进服务业的发展, 增加环境保护行业及相关行业就业机会; 另一方面, 随着

* 收稿日期: 2012-11-12

基金项目: 辽宁省高等学校创新团队支持计划项目“地方公共财政制度创新”(WT2012005)

作者简介: 孙 开(1962-), 男, 山东泗水人, 教授, 博士生导师, 主要从事财政理论与政策研究。E-mail: sunkai9939@126.com

金 哲(1967-), 男, 辽宁盖州人, 副教授, 主要从事税收问题研究。E-mail: 52785298@163.com

消费观念和消费行为的转变,人们对稀缺资源的需求量相对减少,降低了对自然生态环境的无度消费,从而使自然生态环境得到保护,进而有利于经济社会的可持续发展。

(二) 通过引导企业生产经营行为产生环境保护效应

基于环境保护目标实施的对特定消费品的课税,通过相关产品的价格传导机制影响消费需求,消费需求结构的变化导致企业生产经营行为的变化,从而有助于促进企业调整产品结构、改进生产工艺、改变投资方向。与此同时,环境保护导向的对特定消费品的课税还能够刺激节能减排技术的发展和进步,加速高耗能、高污染企业技术和产品的调整,为国民经济结构的顺利转型、经济增长方式的合理转变创造条件。在供求规律和资源配置效率的共同作用下,通过对污染产品征税,将直接影响到纳税人的切身利益,由此可能付出的税收代价会迫使企业选择适当的污染控制技术,研发并选择新的、更加节能减排的工艺手段,既降低生产流程的成本又减少污染排放,从而有效提高整个社会福利水平;通过对生态资源品(如实木制品)征税,可以提高稀缺资源品的耗费成本,进而引导民间资本投向节约资源使用的领域,促进环境保护行业的发展。

(三) 对提高人们生态观念和环境保护意识的积极影响

人类的生产生活依赖于必要的生存环境,也离不开对自然资源的开发和利用。这不仅要求我们合理地、有节制地开发资源、利用环境,而且还要在考虑到当代人自身发展要求的同时,照顾到后代人的发展需求和生存空间,兼顾后代人的利益。构建以环境保护为导向的消费税制度,在保护环境的理念和政策背景下合理利用资源、激励经济的内涵式发展、缩小代内收入差距、寻求代际间的公平,有利于将生态环境保护意识代代相传,促进稀缺资源的可持续利用。

二、环境保护视角下的现行消费税制度基本评价

我国现行消费税制度是在1994年税制改革基础上形成的。消费税自开征以来,作为与增值税相匹配并发挥特殊调节作用的税种,其收入规模持续增长,在保护环境、缩小贫富差距方面也发挥了不可替代的调节作用。1994年,消费税收入尚为492.4亿元,至2011年已达到6936亿元,年均增长率近16%^[1]。按收入规模排序,2011年消费税已位居增值税、企业所得税、营业税之后,跻身为我国第四大税种(如图1所示),消费税在我国税制体系中所占据的重要地位可见一斑。

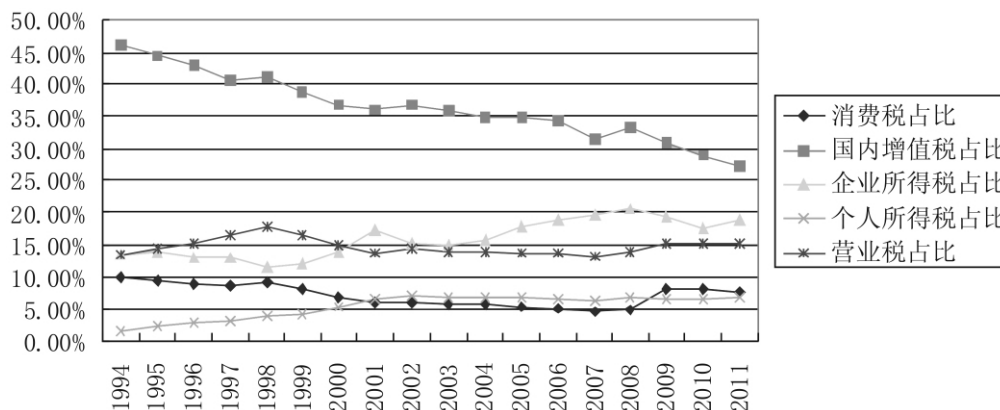


图1 1994—2011年各主要税种税收收入占比增减变化情况

数据来源: 根据国家税务总局官方网站 (<http://www.chinatax.gov.cn/>) 有关数据整理。

(一) 我国消费税制度变动中的环境保护政策取向分析

从征收范围的角度看,在我国最初实施消费税的十余年里,其征税范围主要包括十一类应税消费品,对于其中的小汽车这种能耗品,仅按小轿车、小客车和越野车三个子目分设税率课税,并未考虑其潜在的污染水平和程度,且税率划分不细;对于资源性产品,征税范围仅包括柴油和汽油,而且税率也较低(固定税率分别仅为每升0.1元和0.2元,即使对含铅汽油的税率也仅为每升0.28元)。在这种情形下,显而易见,消费税所能够起到的环境保护和促进节能减排作用明显偏低。从2006年4月1日实施的消费税改革起,我们开始逐渐重视发挥和释放消费税在环境保护方面的功能,相应地,消费税的税目也由11个增加至14个。与此同时,在小汽车、成品油和烟、酒等税目下还进一步细分

为18个子税目,共计有28个消费税项目。与该项变动之前相比,在所谓能耗品中增加了游艇项目,将小汽车重新划分为乘用车和中轻型商用客车两个子目,并对乘用车按照排气量的大小分别设立6个税率档次;增加了实木地板、木制一次性筷子、燃料油和航空煤油、润滑油、石脑油、溶剂油等资源性产品。自2008年9月1日开始,又重新对乘用车划分为7个税率档次,且相应降低了小排气量乘用车的税收负担,大幅度地提高了大排气量车的税负,使大、小排气量车之间的税负差达到39%之多。自2009年1月1日开始,又调整了卷烟的消费税税率并加强了对白酒相关消费税的征收管理,同时还实施了燃油税的改革并大幅度提高了相关税率,使7种应税成品油的平均税率上升了约7倍。对燃油实施征收消费税的改革之后,以小汽车、成品油为代表的污染品和资源品品目的消费税收入占整个消费税收入的比重有了大幅度的提高。

在不断改革和调整的基础之上,我国既有消费税的环境保护和节能政策取向日益凸显,消费税制度本身较过去也有了明显改进。此处,我们可以借用GDP能源消费弹性系数^①的变化来说明这一点。通常情况下,该系数是用来衡量和体现能源耗费增速与GDP增速二者间相互关系的一项指标。如果该系数越高,则显示能源利用的效率越低,反之亦然。资料表明,在2006年以前的数年间,这一系数一直大于1,说明能源的利用效率偏低。在实施了以环境保护为导向的消费税改革后的当年(2006年),能源消费弹性系数便由2005年的1.02降低为0.87,2007年更下降为0.7,并呈现出日益走低趋势^[2]。该弹性系数逐步走低的原因有很多,其中当然不能排除消费税制度变化所产生的限制、引导功效,在一定程度上体现了实施一系列节能减排税收政策所展示的具体成果。同时值得一提的是,自2006年起,消费税收入规模也大幅提高。2006—2011年间,消费税收入每年增长速度均超过15.26%,其中2009年由于燃油的税率大幅提高的缘故,增长速度更是高达85.34%。在消费税增收额中,贡献最大的当属来源于成品油、小汽车、卷烟和酒类消费品的收入,2008年和2009年四品目消费税的增收额占消费税总增收额的比重分别为95%和98.5%^[1]。可以说,仅此四个品目便已相当程度地“染绿”了消费税,使之成为了加强环境保护、促进节能减排的一个重要的绿色税种。

(二) 消费税制中存在的主要问题剖析

虽然现行消费税在组织财政收入、倡导环境保护和调节收入分配诸方面取得了一系列明显成效,但需要指出的是,目前消费税制度中尚存在着诸多问题,在发挥其促进环境保护功效方面仍有许多值得改进之处,这主要表现为如下三个方面:

1. 消费税税率设计中的缺失与不足

现行消费税制分别按照多元化应税消费品产品结构、价格水平和性质的不同,设计了包含定率和定额两种税率形式的产品差别税率。其中,对卷烟和白酒设有两种税率形式,并按复合计税方法计税;对啤酒、黄酒和七种成品油采用定额税率从量计税;对其他应税消费品均适用比例税率从价计税。尽管消费税的税率设计采用了多样化的模式,且已历经数次合理化的调整,但从我国目前尚未开征专门的环境税的具体现状考虑,既有消费税的税率水平仍然显得偏低,更难以胜任促进节能减排和环境保护的职责。从这个意义上讲,进一步优化消费税税率的空间依然较大。

(1) 从各种能耗品之间的税率对比角度看,税率设计中的不足之处导致政策取向的某种偏差。现行消费税制所针对的能耗品大致涵盖小汽车、摩托车和机动艇等。按照节能减排和环境保护的要求,理应对小汽车和摩托车依其排量大小的不同分别设置差异化的税率档次。然而,目前针对这两种能耗品所采用的税率设计方式却不够严谨和协调。例如,游艇和大排量乘用车应该同属富裕人群消费的能耗品,但目前游艇适用的消费税率为10%,而即使大排量乘用车的最高适用税率也不超过40%,两者相比较,前者的税率明显偏低。除此之外,对于1.0升及以下排量的汽车,其消费税适用税率为1%,而对于250毫升排量(明显低于1.0升排量)及以下摩托车的消费税适用税率却为3%,而对于超过250毫升排量的摩托车,其消费税适用税率则为10%。一般情况下,小汽车的排量会明显大

^① 该系数通常是指某一国家或区域一定时期内能源消费增长速度与GDP增长速度之比,可据以预计和测算能源的消耗水平及其增减变化情况。

于摩托车,但现状是,小汽车所适用的消费税率却大大低于摩托车。诸如此类政策措施导向偏差问题的存在,不利于达到提高环境保护效率的目标,也与公平税负的原则相背离。

(2) 部分资源品的适用税率偏低。在现行消费税制度下,应纳消费税的资源性产品包括实木地板、木制一次性筷子和成品油。对于实木地板和木制一次性筷子本应课以较重的消费税,以限制其消耗和使用,从而有助于节约森林资源、保护人类的生存环境,但目前这两种木制品的消费税适用税率却仅为5%,偏低的税率显然难以起到应有的保护森林资源的作用。对于成品油,目前对其采用定额税率、从量征收的方式。其中,润滑油、汽油、石脑油、溶剂油的定额税率为1元/升,柴油、航空煤油、燃料油为0.8元/升,而含铅汽油则为1.4元/升。成品油是不可再生的化石燃料,相比之下,许多国家均对这种资源课以较高的税率。按当期汇率测算,澳大利亚、韩国和日本的相关税率分别为1.63元/升、2.87元/升和4.07元/升,欧盟成员国的平均税率达到4.48元/升,均明显高于我国的相关税率;在美国,虽然在一般消费税中按0.81元/升的较低税率对燃油课税,但在燃油使用环节也对二氧化碳、二氧化硫的排放课以环境税^[3]。在成品油税率偏低、未能按含硫量或燃油效能差异分别设置、实施不同税率的情况下,消费税本来所特有的鼓励节能减排技术开发和使用的功效也会受到一定程度的抑制。

(3) 就某些商品而言,其定额税率设计缺乏相应的弹性,导致消费税的导向作用受到一定程度的限制。对啤酒、黄酒和成品油依照单位税额采取从量、定额方式的计税,其优点是易于计算、便于操作,但缺点则是税率的弹性机制不足。以啤酒和黄酒为例,虽然十年来其市场价格已翻了数番,但其所适用的税率却仍然是1994年制定的单位税额标准。这意味着,当处于物价上涨、通货膨胀的时期,如果不能及时对单位税额进行适当调整,那么此类消费税的收入就难以随着物价的上涨而同步地增加,这势必削弱消费税的组织收入功能和对消费的引导作用。

2. 消费税征税环节设计中存在的弊端

本文中所论及的消费税生产环节,主要包括生产销售、生产自用、委托加工和进口(可视为境外生产)等诸环节,适用于除金银首饰、铂金首饰、钻石及钻石饰品外的其他所有应税消费品。在征税环节设计方面,我国的消费税具有明显的单一性特征。按照现行消费税制度,除对卷烟在生产和批发两个环节两次征税之外,对其他所有应税消费品均实行“税不重征”的办法,仅在其生产或者流通环节中的某一个环节实施一次性征收;对金银首饰、铂金首饰、钻石及钻石饰品等应税消费品,则后置为零售环节征税。关于消费税征税环节的设计,更多的是从便于税收征管的角度进行考虑的。对这三个征税环节加以比较分析后可以发现,在批发和零售环节课征的好处是有助于实现消费税的应收尽收,减少税款的流失^①,但其缺点也很明显,具体表现为在纳税人众多的条件之下,消费税将面临管理方面的难题,从而使消费税的调节作用大打折扣。有鉴于此,我国目前除了对垄断经营的卷烟和特许经营的金银首饰、铂金首饰、钻石及钻石饰品选择在批发和零售环节征税之外,对其他所有应税消费品的征税均设定在生产环节。在生产、批发、零售三个环节当中,选取生产环节征税时所面对的纳税人相对集中,征收管理比较容易,能够充分发挥消费税的调节和引导作用,而且也便于税款在生产流通的首个环节及时入库。然而对于从价计税的消费品来说,选择在生产环节征税也难免会存在一定的弊端,即如果缺乏有效、严格的监督约束,那么,有可能在客观上为纳税人利用关联转让定价进行税收规避提供可乘之机,进而造成消费税调节功能的弱化、导致消费税税收收入的流失。目前,这种逃避消费税的现象在化妆品、烟、酒、小汽车、摩托车等行业中普遍存在。税务部门除对卷烟和白酒行业制定了有针对性的管理措施之外,对于其他各种消费品尚缺乏有效的对策和管理办法。

3. “绿色税目”所涵盖的范围有待进一步增加

在现行消费税税目中,有10个税目、23种消费品与环境保护和节能减排直接相关,其中包括3个能耗品税目(小汽车、摩托车和游艇)、3个资源品税目(实木地板、木制一次性筷子和成品油)和4个环境污染品和有害品税目(鞭炮焰火、烟、酒及酒精和汽车轮胎)。绿色税目涵盖的范围有限

^① 这一特点在零售环节课征中体现得尤为明显。

的状况,已经难以适应资源环境保护、经济发展和人们生活水平提高的客观要求。当下,我国的臭氧层物质消耗量以及二氧化碳和二氧化硫年排放量均已位居世界的前列^[4],农用薄膜和塑料包装物使用所产生的白色污染状况也令人堪忧^[5]。在这种条件下,仅按10个税目对23种消费品课征消费税,其调节作用和影响范围就显得偏小、狭窄。为了配合进一步实施环境保护及节能减排政策措施的要求,更多资源品和环境污染品,包括建筑装饰材料、含磷洗涤用品、高档纸和煤炭制品、不可降解的一次性用品(如包装物、塑料袋、餐饮用品)、电池以及各种其他污染性电子产品等,均有必要纳入消费税的征税范围之内。

三、环境保护视角下深化消费税制度改革的原则考量

深化消费税制度改革,是整个税收制度改革的有机组成部分,同时也应该体现国家的长远发展政策与规划。笔者认为,消费税改革的再次深化,须着力突出其促进环境保护、支持节能减排的作用,在发挥消费税调节收入分配和组织收入功能的同时,也使消费税成为一个名副其实的绿色税种。在这一过程当中,需要周全地考虑到多方面的影响因素,进一步明确应遵循的若干基本原则。

(一) 与环境保护相关税收体系的整体布局相协调

国内外的理论与实践已经证明,税收是环境治理中行之有效的经济手段之一,其独特作用也是不可或缺和不可替代的。我国虽然没有设立专门的环境税,但所开征的多个税种中均包含着与环境保护有关的税制要素内容,在相当程度上体现了国家的节能减排政策。其中,一是包括以重税所体现的消费税、资源税、关税和车船税政策,二是包括以减免税优惠所呈现的增值税、营业税、企业所得税和个人所得税政策。可否通过对现有税种的改革和完善,将其务实地整合为一个环保类税收体系从而服务于保护环境目的,不失为今后税制改革中的一个亟待探究和解决的课题。基于目前的税制体系,以促进环境保护为目的,消费税改革的着力点应落在如何将污染环境、不可再生的资源产品纳入征收范围之内。因此,消费税改革是属于增税性质的改革,在结构性减税过程中,应本着“收入中性”的原则,与减税改革相契合,在课税要素优化设计中注意使之与环境保护税收体系的整体布局相协调。

(二) 与国际通行的环境保护税制相接轨

实施环境保护和节能减排,是一种典型的具有强烈外部性特征的国际性公共产品。这在很大程度上是由于同在一片天空下,一个国家污染排放会影响到别的国家,而一个国家的资源退化或过度消耗也会直接和间接地涉及到他国的利益。这意味着,在环境保护问题上很难有所谓“避风港”或世外桃源。为了面对和解决这一国际性课题,欧盟各国、美国、日本等许多发达国家纷纷将政府税收作为改善环境的有效手段,有的国家甚至单独开征针对性的专门税种(如碳税、污染排放税、机动车税等)。环境保护性税收的课征,有可能直接抬高相关产品的生产成本,也可能间接地促使生产者减少排放转而采用成本更高的技术工艺。如果已实施和未实施环境保护税国家的相关产品一同参与国际竞争的话,当其他条件不变时,其结果必然是前一类国家的公司因成本劣势而失去一部分国际市场份额,并让位给未开征环境保护税国家的公司,使其在激烈的国际竞争中置身于不利地位,而使后一类国家在国际竞争中获利。当然,这种非合作式的零和博弈不可能始终维持下去,从长远角度看,取而代之的必然是各个国家均顺应潮流和规律,在环境保护领域采取方向一致的对策措施。鉴于环境保护性税收对国际竞争力影响的日益扩大,我国在包括消费税在内的环境保护类税制的优化设计中,需要充分考虑经济全球化的因素及其影响,一方面注重维护国家主权和利益,另一方面也应该保持与国际通行规则的接轨,处理好国际利益关系协调的问题。

(三) 在注重环境保护效率的同时兼顾收入分配公平

由促进环境保护和节能减排的角度来看,优化消费税制度设计的着力点应集中在强调提高环境保护效率,应对消费品所可能产生的负外部性方面,即通过其外部成本的内部化,对不合理的经济行为加以矫正,达到优化和改善环境的目的。在秉持“环境友好、资源节约”理念的同时,也需要清醒地认识到,正确地引导消费、调节社会成员之间的收入分配差距也是消费税固有的内在功能。优化消费税制度设计不仅应注重提高环境保护效率,同时也必须顾及到消费税的“累退性”特征及其对收入公平分配问

题所带来的各种影响。在选择确定消费税的征税对象时,应尽量回避大众性的一般消费品,即使因环境保护需要确实应该予以课税,也可以在税率设计过程中考虑对无替代品的应税消费品施以较低的税率;对所谓高档消费品理应课以重税,但同时须在税率设计方面注意对那些采用节能减排技术的应税消费品实行区别对待的政策措施。消费税与增值税之间的配合,重在发挥其在调节生产和消费方面的功效。按照效率、公平原则相结合的客观要求,应尽量避免或减少设置消费税的优惠规定。

四、对策思路及具体措施分析

以上述三项原则为基础,在深化税制改革的过程中,应加大运用消费税促进环境保护的支持力度,从逐步扩大征税范围、合理调整税率结构和强化征管三个方面入手,采取一系列切实有效的对策措施。

(一) 优化消费税税率设计

消费税税率的设计体现着消费税调节的纵深程度,其税率的调整须适当、有序、稳步地进行,既要充分表达作为征税者的政府部门在促进节能减排、加强环境保护和合理使用资源方面的意图,又要避免因征税而可能出现的影响生产发展和抑制正常消费行为的副作用。为达到这一目的,首先需要构建消费税定额税率的适时调整机制。我国现行的对啤酒、黄酒的消费税适用税率明显偏低,而且已历经十余年时间未作任何调整;对于汽油、柴油、润滑油、溶剂油、石脑油、航空煤油和燃料油,其消费税的适用税率虽然在3年之前进行了一定调整,但在近年来国际原油期货价和现价总体上涨的背景之下,既有税率仍然偏低,调高的空间依旧存在。从欧盟国家的经验和做法来看,对于按照定额税率征收消费税的商品,通常会与商品价格变动之间建立起有机的联动关系,从而充分释放消费税对消费的引导功效。与单纯地提高单位税额标准相比较,一个不断提高税率标准的调增机制,更有利于在事先形成节能减排、鼓励或限制消费的政策导向。因此,应根据十余年来啤酒、黄酒价格上涨幅度的变化情况,对消费税的适用税率进行必要的调整。以啤酒为例,假设啤酒价格上涨了3倍,考虑到啤酒消费的大众化和承受能力,可按1倍的幅度提高税率,即将甲类啤酒由250元/吨调整为500元/吨、乙类啤酒由220元/吨调整为440元/吨。对于成品油,可参照国际经验按含硫量进行税率细分,除对低污染、高效能燃油保持较低税率外,与燃油市场价格变化建立起联动机制,适当提高其税率^[6]。这不仅有助于刺激对节能机动车的需求,推动节能机动车的研发、生产和消费,而且也利于引导燃油的节约使用。其次,为了避免或减少在消费税制度中设置税收优惠政策,对值得鼓励发展的、运用节能减排技术达到低污染排放标准的小汽车,设置相应的排气量折合标准并按适用税率征税。从协调乘用车和摩托车适用税率标准差异的角度出发,可考虑将排气量低于250毫升的摩托车的消费税适用税率调低为1%。基于私人飞机和游艇均属于高档消费品的具体情况,可以将私人飞机的消费税适用税率设为20%甚至更高,将游艇的适用税率由现在的10%提高至20%。鉴于实木制品与森林资源之间密切的关联性,可将实木高档家具的消费税适用税率设为10%,将木质一次性筷子和实木地板的适用税率由目前的5%提高至8%。

(二) 强化对生产环节从价计征应税消费品的税收征管

根据前已论及的选择在生产环节课征消费税所具备的独特优势,笔者认为,应该维持在生产环节对应税消费品(特别是具有环保性质消费品)进行课税的做法。针对在生产环节按计税价格课征消费税时可能出现的转让定价问题,笔者建议以《消费税暂行条例》和《税收征管法》中明确规定的反避税条款为依据,参照对卷烟实行征税的管理办法,颁布实施对其他各种应税消费品的规范性的管理制度和措施,全面、充分地采集应税消费品批发和零售各环节的价格信息,设定最低的计税价格^①并适时、适度地加以调整,在此基础上确定计税价格。可以设想,经过税务机关的努力,完全能够通过加强税收征管的方式最终解决生产环节中存在的避税问题,从而不必将征税环节由生产环节转移至批发或零售等其他环节。

(三) 增加“绿色税目”的覆盖面,推进消费税的逐步扩围

^① 我国目前已经对机动车设有最低计税价格。

就消费税的征税目的而言,是以选择的特定消费品为征税对象。如果以促进节能减排和强化环境保护作为课征消费税的重要目标,那么从原则上讲,各种类型的污染性、资源消耗性消费品和部分能耗品均应被纳入到消费税的课征范围之内(如图2所示)。

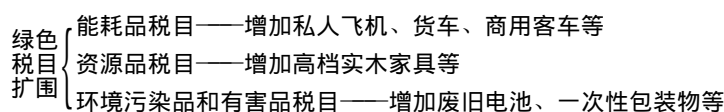


图2 绿色税目扩围后新增税目情况

然而,考虑到社会承受能力和消费税实际征收管理中的可操作性等实际情况,可依照先高档(如高档实木家具、私人飞机)后普通、先国际(包括与碳排放有关的消费品)后国内的原则,渐进地增加“绿色税目”的覆盖面,推动消费税的逐步扩围。具体的改革对策是:以构建资源节约型、环境友好型社会和发展低碳经济为契机,在既有税目的基础上,将私人飞机、高档实木家具(可参照高档手表设定具体的执行标准)纳入消费税的税目当中。经过调整之后,具有环境保护意义和节能减排导向的税目将增加至如下12个:(1)烟,包括卷烟、雪茄烟、烟丝。(2)酒及酒精,包括粮食酒、薯类白酒、黄酒、啤酒、其他酒、酒精。(3)游艇,主要用于水上运动和休闲娱乐等非牟利活动的各类机动艇。(4)木制一次性筷子。(5)实木地板。(6)鞭炮、焰火。(7)成品油,包括汽油、柴油、石脑油、溶剂油、润滑油、燃料油、航空煤油。(8)汽车轮胎。(9)摩托车。(10)小汽车,包括乘用车、中轻型商用客车。(11)私人飞机。(12)高档实木家具。在上述税目的基础上,待时机成熟之后,可再将大货车及大客车等能耗品,含磷洗涤剂、废旧电池、废旧手机、氟利昂家电产品等污染环境的日常消费品,一次性包装物、一次性餐具、一次性塑料袋等不可回收、不可降解的一次性产品纳入消费税的征税范围。

参考文献:

- [1] 财政部官方网站: <http://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/caizhengshuju/>.
- [2] 邓江,吴剑波.能源消费弹性系数与国内替代能源预期[J].生态经济,2009(2).
- [3] 国家税务总局税科所课题组.基于可持续发展的中国消费税制改革[J].环境经济,2010(5).
- [4] 陈留平,张世超.关于我国现行消费税制改革的思考[J].会计之友,2011(9).
- [5] 吴艳芳,王亚萍.消费税对构建资源节约环境友好型社会的作用[J].会计之友,2010(4).
- [6] 刘植才,黄凤羽,刘荣.我国消费税制度改革与完善研究[J].税务研究,2008(5).

Consumption Tax Reform Deepening from the Perspective of Environmental Protection

SUN Kai, JIN Zhe

(School of Public Finance and Taxation, Dongbei University of Finance and Economics, Dalian Liaoning 116025, China)

Abstract: As one of the main taxes in China's taxation system, consumption tax plays the role of enhancing environmental protection through affecting people's consumption and guiding the operation of enterprises, and it also has the role of income distribution adjustment. After years of adjustment and reform, the energy saving and environmental protection policy orientation of China's consumption tax has made great achievements, while some problems still exist. In the process of deepening the consumption tax reform, we should take counter measures to deal with the problems, and make consumption tax an effective one in promoting the protection of our environment.

Key words: environmental protection; consumption tax; consumption tax reform

(责任编辑:于振荣)