

# 日本汽车税制概况

金约夫 (中国汽车技术研究中心 天津 300162)

研究表明,汽车税过高会对汽车的发展产生不良影响。日本的汽车税收是世界最高的,但并未对日本的汽车工业和经济产生不良作用,值得注意。

在日本,汽车工业始终是国民经济的支柱产业,汽车税是国家财政收入的重要来源之一,与德、英、法、美相比,日本的税费最高,它的税收政策在世界范围内具有典型性。而日本的汽车诸税是按照1954年的第一次道路整备五年计划开始实施的,期间对增税、新税种的设立等进行了多次改革和调整,到2003年共设立了9项汽车税,这些由消费者负担的汽车税收总额占日本国内总税收额的10.9%,总额度达到90956亿日元。总体情况如下。

## 1 日本按照类别区分的总税收及汽车税收所占的比例见表1。

表 1 亿日元

税目	比例	额度
汽车诸税	10.9%	90956
所得税	19.1%	158310
法人税	13.4%	111740
事业税	5.0%	41704
固定资产税	10.9%	90730
酒税	2.1%	17350
印花税	1.7%	14440
消费税	13.3%	110637
其他	23.5%	194924

## 2 汽车诸税的情况(2002年课税的比例)

日本汽车税收在日本财政收入中占有非常重要的地位。根据日本1995年财政预算,当年汽车全部税收额为81344亿日元,占当年税收的9%。到2002年,汽车全部税收额为90956亿日元,占当年税收的10.9%。2004年占当年的比例增加到了

11.7%。车辆取得和保有阶段税为43640亿日元、使用阶段税为47316亿日元,两者的比例为48%和52%。使用阶段税大于前两者的和,见表2。

表 2 亿日元

税目	比例	税额
汽车税	20%	18182
轻型汽车税	1.49%	1355
消费税	9.07%	8246
汽车重量税	12.3%	11200
取得税	5.1%	4657
地方道路税	3.35%	3043
石油燃气税	0.3%	280
柴油税	13.02%	11851
挥发油税(汽油)	31.27%	28442
消费税(燃料课税)	4.07%	3700

## 3 汽车各种税收的作用和税收的结构

日本汽车的税收在车辆进入市场、投入使用的不同时期,税收类别分别有:购置税、保有税和使用税。汽车税收的作用主要体现在以下几个方面:

### ● 筹集道路建设资金的手段

日本实行“道路建设特别资金制度”,即指按照收益者负担这一原则,以用于道路建设这一特定目的为前提,要求汽车用户特别负担的制度。

在国家、地方投入的道路建设资金中,汽车用户负担了绝大多数费用,其它资金等仅占很少的一部分。1998年,日本用于道路建设的投资约为35000亿日元,其中95.5%由汽车税收筹集,4.5%由其他资金投入。地方用于道路建设的投资约为73000亿日元,其中61.5%由汽车税收筹集,38.5%由其他资金投入。

日本汽车税制的结构如表3所示。

表 3 日本的汽车税结构(税金和税额截至2002年4月1日)

阶段	税目	结构	国地税	用途	税率和税额
取得阶段	消费税	按照汽车的购入价格进行课税	国税、地方税	一般财政	5%(其中20%地方消费税)
	取得税	按照新车或二手车的购入价格进行课税	道府县税	地方道路特定财政用	(私家车)购买价格的5%;(营业用)轻型汽车3%;购买价格50万日元以下免税。(到2003年3月31日的暂定税率)

阶段	税目	结构	国地税	用途	税率和税额
保有阶段	重量税	车检时按照车辆的总重量进行课税	国税	3/4国道用 1/4地方道路	(私家车) 乘用车(自重每0.5t) 6300日元/年; 货车(总重量每1t): 超过2.5t, 6300日元/年; 低于2.5t, 4400日元/年; 客车(总重量每1t)6300日元/年; 轻型汽车(定额) 4400日元/年; 二轮车: 251cc以上2500日元/年; 126cc~250cc6300日元/年(申报时); 注: 到2003年4月30日的暂定税率。
	汽车税	每年的4月对车主进行定额课税	道府县税	一般财政	乘用车(私家车) ~1000cc、29500日元/年; 1001cc~1500cc、34500日元/年; 1501cc~2000cc、39500日元/年; 2001cc~2500cc、45000日元/年; 2501cc~3000cc、51000日元/年; 3001cc~3500cc、58000日元/年; 3501cc~4000cc、66500日元/年; 4001cc~4500cc、76500日元/年; 4501cc~6000cc、88000日元/年; 6000cc以上、111000日元/年;
	轻型汽车税	每年的4月对车主进行定额课税	市街村税	一般财政	轻型汽车(私家车) 四轮汽车 7200日元/年; 二轮车: ~50cc、1000日元/年; 51cc~90cc、1200日元/年; 91cc~125cc、1600日元/年; 126cc~250cc、2400日元/年; 251cc以上、4000日元/年;
使用阶段	汽油税	包含在燃料价格里,按照消费量进行课税	国税	国家道路特定财源	48.6日元/升(到2003年3月31日的暂定税率)
	地方道路税		道府县税	地方道路特定财源	5.2日元/升(到2003年3月31日的暂定税率)
	柴油交易税		国税、地方税		32.1日元/升(到2003年3月31日的暂定税率)
	石油燃气税			50%国家 50%地方道路	17.5日元/升;
	消费税	模糊		一般财政	燃料购入价格的5%,(其中1%地方消费税); 对于柴油,应当去除柴油交易税后,按柴油价格课税

### ● 汽车税收政策是推行新法规的手段

据统计,在日本汽车尾气排放中产生的CO<sub>2</sub>和NO<sub>x</sub>分别占大气污染的19%和41%,是造成环境污染的主要来源。日本制定了一系列新法规促进低公害汽车的普及和旧柴油车的更新。在实施这些新法规中,相关税收政策密切配合起到非常积极作用。

例如,对于达标的低公害车,以前只是减少其汽车购置税,现在加大了税收刺激力度,不仅延续了购置税减税的政策,而且还降低了汽车税;另外,为促进替代柴油汽车,日本对NO<sub>x</sub>排放值进行了修订,扩大了限制NO<sub>x</sub>排放值的特定地区,已经在东

京都等8个县几十个城市限制柴油汽车的使用,并新增了特定地区以外的减税政策。

### 4 私家车(乘用车)的税赋(车龄平均9年)

私家车的用户,如果按照车辆的价格180万日元计算,平均使用9年,课6种不同的税,总的税收额约123万日元。按照日本总工会的测算每年约支出各种税14万日元,再加上使用时的收费道路、各种保险、维修保养和年检等费用,消费者的负担和欧美其他国家相比是比较重的。

表4 私家车(乘用车)的税赋 日元

时间	第1年	2~9年
消费税	9万	
取得税	8.1万	
重量税	17.01万	5.67万
汽车税	35.55万	3.95万
挥发油税	43.74万	4.86万
地方道路税	4.68万	0.52万
燃料消费税	5.4万	0.6万
收费道路费用	28.8万	3.2万
保险	12.045万	3.765万
车价	180万	
合计	1643250	396650

条件: 车辆价格180万日元, 发动机排量1800 cc (不含税的销售价格)的乘用车; 车重1100 kg, 重量税在年检时或申请注册时交纳; 年间消费燃料1000 L; 平均使用寿命为9年。

5 汽车各种税赋的国际间比较如表5所示。

表5 日元

国别	日本	德国	意大利	法国	美国
汽车税	35.5%	10.6%	24.4%	5.5%	3.5%
汽车重量税					
取得税(购置税)	8.1%				
消费税	9.0%				
注册税		0.3%		2.2%	
附加价值税		28.8%	31.5%	37.1%	
零售税					14.8%
总税率	69.6%	39.7%	55.9%		18.3%
税额	70万	40万	56万	45万	18万

条件: 发动机排量1800 cc; 车重1100 kg; 车价180万; 平均使用寿命为9年; 外汇汇率: 1欧元=109日元, 1英镑=175日元, 1美元=124日元; (2001年4月~2002年3月)

6 汽车按照车型和种类区分的各种税赋的国际间比较见表6。

表6 万日元

车种类型	日本	德国	英国	法国	美国
私家用乘用车	60.6	10.2	22.6	7.4	3.2
营业用货车	44.5	48.	43.7	35.6	11.5
轻型私家用乘用车	12.9	4.2	14.6	4.2	2.6

- 私家用乘用车: 发动机排量1800 cc; 车辆重量1100 kg; 车辆价格180万日元;
- 营业用货车: 发动机排量7000 cc; 车辆重量小于4000 kg; 车辆价格400万日元; 两轴; 装载量小于4t;
- 轻型私家用乘用车: 发动机排量660 cc; 车辆重量750 kg; 车辆价格90万日元;

7 低燃料消耗量汽车的普及促进税收政策

作为防止地球温暖化的重要环节, 应尽早普及低排放和低燃料消耗的车辆非常重要。为促进这种车辆的普及和发展, 可以采用各种措施, 采用减税

办法促进这类车辆保有量的增加是一种较为成功的经验。日本这几年实施的减税政策说明了这一点。

● 环保车获得汽车税减税(新制度)

为了鼓励环保节能型汽车的生产和使用, 日本运输省、贸易振兴会和环境厅已经制定了一份对节能型汽车降低汽车税, 对污染严重汽车加税的方案。根据这个方案, 2001和2002财年使用电力、天然气为动力或低于规定排放值75%的汽车将享受50%的汽车税减税, 而对于较早注册的超标汽车将加征10%的税收。

对环保汽车减税会使地方政府减少220亿日元的税收, 为达到税收平衡, 对使用年限较长的柴油车和汽油车的加税将会弥补此税收损失, 见表7。

表7 对环保型汽车的税收政策

	减税税率	适用对象
减税	减税50% (2年内)	低公害车中的电动汽车、压缩天然气汽车、甲醇汽车(被认定为三星级的), 同时被认定为符合2010年燃料消耗量目标的车辆
	减税25% (2年内)	低公害车中的电动汽车、压缩天然气汽车、甲醇汽车(被认定为两星级的), 同时被认定为符合2010年燃料消耗量目标的车辆
	减税13% (2年内)	低公害车中的电动汽车、压缩天然气汽车、甲醇汽车(被认定为一星级的), 同时被认定为符合2010年燃料消耗量目标的车辆
加税	加税10%	车龄超过11年的柴油车
		车龄超过13年的汽油车

● 购置税(取得税)的减税

汽车购置阶段税费对汽车需求影响最大, 因此许多国家通过调整汽车购买阶段的税费标准, 达到鼓励汽车工业发展的目的, 如20世纪40年代日本汽车消费税曾高达20%(原为物品税, 1989年过渡为所有产品统一的消费税), 1997年已经下降为5%。汽车购买阶段的税费是车主为获得新车合法拥有权所必须支付的费用, 在日本包括消费税和购置税。为了改善环境, 也出台了一些旨在促进旧车更新的税收制度。

● 柴油车的报废更新(新制度)

在日本的某些特定地区(东京都、大阪府等以及200多个城市), 有限制柴油车注册和旧柴油车强制更新的强制性法规(汽车NO<sub>x</sub>和PM法), 此法规通过给予辅助的减税措施, 减轻更新的成本, 加

大了实施力度和效果，见表 8。

表 8

特定地区根据汽车NO <sub>x</sub> 和PM法的强制报废和更新时的减税	
减税 (购置税)	更新时间
2.3%	2001年10月1日~2003年3月31日
1.9%	2003年04月1日~2005年3月31日
1.5%	2005年04月1日~2007年3月31日
1.2%	2007年04月1日~2009年3月31日
非特定地区根据汽车NO <sub>x</sub> 和PM法的强制报废和更新时的减税	
减税 (购置税)	更新时间
0.5%	2001年4月1日~2003年3月31日

● **低油耗车的购置税减税（同时满足 2003 年低排放法规的认证车辆）**

在日本低油耗车的征税办法是：从自购车价格中扣除 30 万日元作为计税标准。（2002 年 4 月 1 日~2003 年 3 月 31 日）。但对于不能达标的车辆将进行罚款。

● **低公害车**

日本对购置电动汽车等低公害车给予减税待遇（现行标准延长两年），见表 9。

表 9

减税 (购置税)	适用对象	购置时间
2.7%	电动汽车、压缩天然气汽车、甲醇汽车、混合动力汽车（货车、客车）	2001年4月1日~2003年3月31日
2.2%	混合动力汽车（乘用车）	

● **符合排放规定车辆的早期购置**

● **对于符合 2001 年排放法规的车辆（汽油中型货车、汽油重型货车）的购置税给予减税。对于符合 2002 年排放规定的车辆（汽油轻型货车、柴油轿车、柴油轻型货车）的购置税也给予减税。**

**8 按照燃料经济性征税的考虑**

从日本目前对燃料经济性征税的考虑可以看出日本有关汽车税收的政策是根据汽车的排放和燃料经济性进行调整的。通过对更新旧柴油车及低排放的汽车降低税收，弥补了汽车更新的费用，推进了低排放车的开发和普及。根据丰田汽车公司的介绍，按汽车燃料经济性计税的计划正在考虑之中。总体情况如下。

● **购买阶段按燃料经济性收税的考虑**

从以上的分析可以看出，日本汽车购买阶段的税费只占汽车相关税费的较小部分，因此税收政策调整还涉及到日本汽车保有税高而购置税低的问题。也就是说，仅靠减收购置税，税收的调节作用就不明显。

但是，由于购买阶段是一次性税收，因此调节购买阶段的税收计算起来比较简单方便，这只需计算一下每年售出的约 1400 万辆汽车的税收总额。而如果要计算汽车保有期的税收变化，就必须根据每年约 7000 万辆汽车燃料经济性的状况和报废的 500 万辆汽车的情况等决定其税收值。

对于燃料经济性较好汽车实行优惠政策，还要考虑另外几方面：一是简单的对于燃料经济性好的汽车实行减税优惠政策具有一定的风险。因为，燃料经济性好的汽车一般体积较小，体积小的车不但价格低而且利润率也低，这可能会导致公司收入的降低。再加上对燃料经济性好的汽车减少税收，就对税收收入产生了双重打击。二是那些开大车的人会不会仅仅因为小车税收低一点就换开小车。如果减税的力度很小，那么向小型车的转换的进程就不会像期待的那样，从而汽车燃料经济性也不会得到改善。

因此，必须对汽车按照大型、中型、小型进行分类。对于不同种类汽车的燃料经济性状况执行不同的税收政策。

● **保有阶段按燃料经济性收税的考虑**

保有阶段的税收占整个汽车税收的很大一部分，因此如果降低保有阶段的税收就会很容易产生效果，但是改变保有阶段的税收实行起来存在着难度，这是因为税收计算十分繁杂，必须根据每年约 7000 万辆汽车的燃料经济性状况计算其税收值。而且，即使对一辆燃料经济性较好的车在购买时减税，这辆汽车很可能在保有期，由于使用等方面的因素引起燃料经济性的变化，就不应该享受税收优惠了。这样一来这些燃料经济性好的汽车在保有阶段丧失了它的优势，税收政策也就起不到预期的效果。而在保有阶段按燃料经济性的状况收税可以促进用户始终保持车辆的燃料经济性，达到改善环境的目标。表 10 是在不同阶段按照燃料经济性收税的优缺点。

表 10

	优点	缺点
购买阶段	由于是一次性收税，所以税额比较容易修改； 可以消减燃料经济性较差车辆的销售；	日本的汽车购置税低，税收产生的效果小； 可能影响用于道路的财政收入；
保有阶段	日本保有阶段的税收较高，税收变化产生的效果大； 促使消费者始终保持汽车的高燃料经济性；	每年的税收计算困难； 旧车的税收将会增加，可能会影响旧车业和旧车的使用者；

总之，已经满足严格排放和燃料经济性法规要求的汽车，一般在同类产品中价格较高，用户要承受较大负担。为促进更新购买，税收优惠政策必须有一定力度。只有这样才能明显改善环境状况。而且，税收收入不会像预料的那样低，因为一方面给排放及燃料经济性好的车辆减税，另一方面给排放及燃料经济性差的车辆征收惩罚性税收，使得税收收入维持在一个相当的基本平衡的水平上。此外优惠政策将增加销售量，有可能改善经济和税收收入。

必须考虑到的是，法规和税收政策是一把双刃剑，合理的税收政策会促进企业的技术进步，汽车工业的发展；反之过分严格的法规可能导致汽车生产企业为了单方面的追求适应新的法规要求，而把力量过多放在未来技术的开发上，而降低生产的投入，导致汽车产量的下降。同时过于严格的政策，还会打击消费者的积极性，导致购买力降低，影响经济发展。只有通过充分协调各方面的利益，制定合理的法规与优惠政策，才能达到环境改善和工业增长的双重目标。

## 9 日本税收政策的几个明显特点

- 日本的汽车相关税费种类较多，数额较高。

日本的税收政策鼓励环保车、低排放车的普及和柴油车的强制更新，并为此出台了一些新法规。新法规对于汽车的生产、使用、销售都产生了一定的影响，主要体现在以下方面：

- **日本汽车购买阶段税收比例低，保有阶段税收比例较高。**

日本是汽车的生产大国，为了稳定生产和促进经济发展，日本汽车购买税低的目的主要在于促进汽车销售量。这个特点对税收调整效果有着重要作用。因此，对于按燃料经济性征税的考虑也基于这个特点。对于税费较低阶段的税收变化相对效果会比较小。

- **税收调整要考虑给汽车企业以及国家税收带来的影响以及相应的对策。**

税收政策直接影响到国家的财政收入。如果按照汽车燃料经济性收税也会有利国家税收（针对汽车燃料经济性的惩罚性购置税）。因此对于税收政策的考虑不能单单从环境角度出发，而是应该全面权衡环境、资源配置和国家利益以及用户之间的关系，这样制定出来的政策才更合理、更具可行性。

## 10 日本的税制改革计划

在汽车保有量已经饱和的情况下，取消购置税，保留消费税刺激消费。将汽车税和轻型汽车税合并，改称汽车税，废止汽车重量税。将地方道路税、柴油交易税、石油燃气税和汽油税合并成燃料税。对燃料征收消费税的做法不变。除燃料税用于道路建设（目的税）外，合并后的汽车消费税和汽车税作为一般财源的普通税。

### 日本汽车税收改革设想

