

中美环境税制度的比较与启示

闫云凤 王 苒 范庆文

摘要 环境税是实现绿色发展的重要手段，在参考经济合作与发展组织统计口径界定环境税范围的基础上，作者分析了中美两国的环境税收入规模、变化趋势、收入结构和环境税收严苛程度，对比了两国环境税的基本税制要素。结果表明：在绝对量上中国环境税收入显著多于美国，在相对量上中国环境税收入占税收收入的比重、占 GDP 的比重也都已经超过美国；同时，2010 年中国的环境税收严苛程度指数也超过了美国，说明中国税制框架已具备绿色特征；但中国环境税制度还存在税收结构不合理、税制要素设计不完善等问题。作者建议中国深化改革环境税的顶层设计，科学确定税制要素和税制结构，建立一个覆盖广泛的环境税制度体系。

关键词 生态文明 环境税收入 税制结构 税制要素 税制改革

[中图分类号] F812 [文献标识码] A [文章编号] 2095 - 851X (2018) 04 - 0083 - 11

一、问题的提出

党的十九大报告对加快生态文明体制改革、建设美丽中国提出了新要求，进行了新部署。建设生态文明是关系人民福祉、关乎民族未来的大计，是实现中华民族伟大复兴中国梦的重要内容。应坚持节约资源和保护环境的基本国策，始终坚持绿色发展理念，把生态文明建设融入经济建设、政治建设、文化建设、社会建设各方面和全过程（夏杰长，2018）。建设生态文明，必须依靠制度和法治。绿色发展是我国生态文明建设布局下新的发展理念，也是从供给侧推动可持续发展的重大改革（李虹、熊

【基金项目】 国家自然科学基金面上项目“全球价值链嵌入对中国增加值贸易隐含碳的影响与减排路径研究”（批准号：71573180）；北京市社会科学基金项目“全球价值链嵌入对京津冀产业转移的影响与升级路径研究”（批准号：18YJB012）。

【作者简介】 闫云凤（1977 - ），首都经济贸易大学经济学院副教授、博士生导师，邮政编码：100070；王苒（1986 - ），对外经济贸易大学全球价值链研究院副研究员，邮政编码：100029；范庆文（1995 - ），首都经济贸易大学经济学院硕士研究生。

致谢：感谢审编专家匿名评审，当然文责自负。

振兴, 2017)。习近平总书记在全国生态环境保护大会上指出, 必须“用最严格制度最严密法治保护生态环境, 加快制度创新, 强化制度执行, 让制度成为刚性的约束和不可触碰的高压线”。^① 环境税是实现绿色发展的重要手段, 2018年1月1日《中华人民共和国环境保护税法》的实施, 使得我国环境保护税收体系更加完善, 税制的绿色化程度进一步提高(吴健、陈青, 2017), 有利于我国构建促进经济结构调整、发展方式转变的绿色税收体系(杨庆环、周炜, 2018)。同时, 美国税改法案也在2017年12月被签署通过, 虽然美国税改法案中并没有直接关于环境税改革的内容, 但其相关税收制度贯穿于产品生产始末, 在环境保护过程中起到非常重要的作用。深化生态文明体制改革, 必须构建产权清晰的生态文明制度体系, 把生态文明建设纳入法治化轨道。综观国内外关于环境税制度的研究的文献, 主要分为以下几个方面。

一是关于环境税界定的研究。欧盟将环境税定义为“能源税 + 交通税 + 排污税 + 资源税”, 而经济合作与发展组织(Organization for Economic Co-operation and Development, OECD)的统计范围极大拓宽, 将对环境产生特殊影响的税基都界定为“环境税”, 因此欧盟对环境税的定义属于窄口径, 而OECD属于宽口径。吴健等(2013)按照OECD宽口径将我国的环境税分为八类: 交通燃料税、其他燃料税、机动车辆税、电力税、自然资源税费、其他环境产品税、污染费、附加税。于海峰和赵丽萍(2016)按欧盟窄口径将环境税归类为七个税种: 资源税, 车船税, 车辆购置税, 耕地占用税, 城镇土地使用税, 城市维护建设税, 对成品油、摩托车、乘用车、鞭炮焰火等8个税目征收的消费税。

二是关于环境税的国际比较。刘建徽等(2015)比较了西方国家环境税改革模式、税制构成、征管模式和配套制度, 并分析了其环境税制度存在的问题。田志刚和张桂江(2016)分析了美国、瑞典、德国、荷兰、日本等国家环境税制度的发展状况及取得的成效, 概括了其做法及成功经验。Cottrell等(2017)认为环境税改革的重点要关注补贴及政府财政支出效益等方面。王智烜和陈丽(2018)结合OECD成员国环境税改革情况, 总结环境税近期发展的四个特点, 分析了OECD成员国环境税实施中存在的问题及未来发展趋势。

三是环境税的效果评估。Ekins等(2012)发现环境税减少了欧盟所有行业对化石燃料的需求, 且绝大多数国家保持了小幅经济增长。Abdullah和Morley(2014)测度了环境税与经济增长之间的Granger因果关系, 研究结果表明, 长期来看经济增长可以提高环境税收入, 短期来看环境税可以促进经济增长。秦昌波等(2015)的研究表明, 环境税对中国经济的影响有限, 有利于产业结构优化调整, 提升清洁行业的出口竞争力。范庆泉等(2016)的研究结果表明, 动态环境税政策不仅能够促进经济增长, 降低污染水平, 而且有助于实现福利最大化的目标。

^① 资料来源:《习近平: 坚决打好污染防治攻坚战推动生态文明建设迈上新台阶》, http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2018-05/19/c_1122857595.htm[2018-09-18]。

上述文献表明，环境税是被各国政府广泛使用的改善环境问题的政策工具，但目前对于环境税还没有一个国际上统一的定义，且各国环境税的税制构成、征管模式和对能源、经济的影响不尽相同。现阶段是高质量推进我国税制深化改革的重要时期，借鉴国外先进经验走“绿色税收”的路子，努力改善环境状况，是在新时代中国特色社会主义思想引领下实现绿色发展的重要举措。本文参考 OECD 的统计口径界定环境税的范围，比较分析中美环境税收入的结构、规模、严厉程度，比较两国环境税的税制要素，了解中美两国在采用税收这一市场工具促进可持续发展的具体做法和效果等，以期对我国的环境税收制度改革有所启示与借鉴，以便进一步发挥税收在促进经济高质量发展、增进民生福祉方面的积极作用。

二、中美两国环境税收入规模与结构比较

根据经济合作与发展组织（OECD）的定义，环境税是指政府对与环境相关的特定税基所征收的具有强制性、无偿性和一般性的税收收入（OECD，2011），从这一定义看出 OECD 的统计口径是以效果为导向的，其环境税分为三类：一是对特种污染物或污染行为征收的税，二是为环境保护征收的税，三是税收上的其他环保措施。

（一）税收收入规模的比较

OECD 在统计环境税收入时包含了与资源或环境保护相关的税目，图 1 是按照宽口径统计的中美两国环境税收入的变动趋势。从绝对量上来看，我国环境税收入增长显著快于美国。2001~2014 年我国的环境税收入从 0.85 万美元增加到 13.76 万美元，增加了 15.19 倍，尤其是 2009 年增速最高，达到 78.03%，到 2013 年我国的环境税收入在绝对量上已经超过了美国；2001~2014 年美国的环境税收入从 9.85 万美元增加到 12.6 万美元，上升了 27.92%，总体变化不大。从相对量上来看，我国环境税占税收收入的比重一直大于美国，且 2009 年后两国差距更大。2001~2014 年，我国环境税占税收收入的比重为 4.60%~8.04%，美国的这一比重为 3.06%~3.67%。从环境税收入占 GDP 的比重来看，2001~2006 年美国略大于我国，美国为 0.84%~0.93%，我国为 0.64%~0.84%；2006 年后我国超过美国，且我国环境税占税收收入的比重处于增长趋势，而美国这一比重处于平稳下降状态。从图 1 中可以看出，自 2009 年起我国的环境税收入规模增长速度、占税收收入的比重、占 GDP 的比重都大于美国，这说明 2009 年以后因为雾霾、污染严重阻碍了我国经济的发展和人民的生活，我国政府对环境保护的重视程度增加，同时税收工具治理环境的力度大幅增加。同时，我国的环境税收入总体呈连续、稳定增长态势，这表明我国的环境税已经可以为保护环境和减少污染提供一定的资金和刺激，我国的税制框架已经呈现“绿色”特征。

（二）环境税收严苛程度的比较

OECD 开发了一套环境政策严苛程度（Environmental Policy Stringency, EPS）指数来对各国环境政策的严苛程度进行衡量。EPS 指数是指环境政策对污染或有害环境

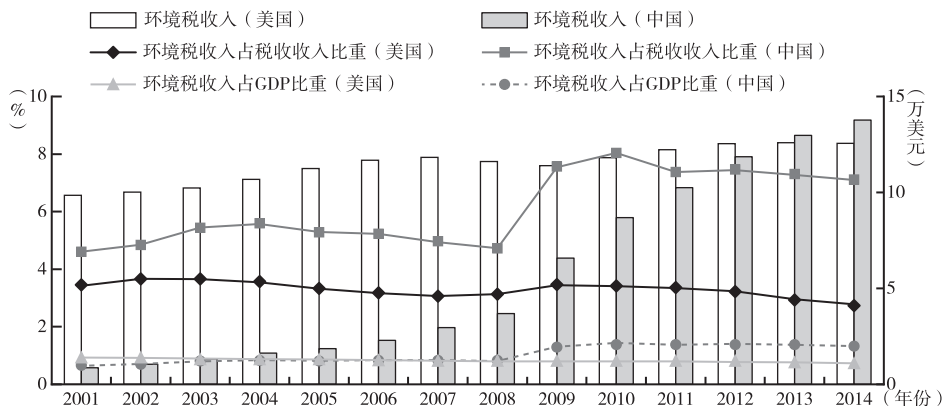


图1 环境税收入的中美比较

资料来源：<http://stats.oecd.org/>。

行为确定明确或隐含价格的程度。指数取值范围从0（不严格）到6（最高的严格程度），涵盖了1990~2015年28个OECD国家和6个非OECD国家的数据。该指数基于14种环境政策工具的严格程度，主要与气候和空气污染有关，包括市场工具（环境税和排放权交易）和非市场工具。图2比较了中美两国的环境政策严苛程度（EPS）指数以及只包含环境税的EPS指数，从总体上看美国的环境政策要比中国严苛，2001~2015年美国的EPS指数在1.05~3.17，2012年最高；而中国的EPS指数在0.52~2.16，总体处于上升趋势，2009年之后上升较快，近年来与美国的差距在逐渐缩小。就环境税EPS指数而言，2001~2009年中国小于美国，但自2010年开始，中国的环境税EPS指数开始超过美国，到2015年中国的环境税EPS指数达到1.75，而美国的只有1.00。这进一步印证了近年来我国对环境保护的重视，加大了采用税收工具治理环境的力度，我国税制的绿色特征进一步明显。

（三）税收收入结构的比较

比较中美两国环境税收入的结构来源（见图3和表1），可以看出美国环境税收入主要来源于柴油税和汽油税，2001年柴油税和汽油税的占比分别是25.07%和62.97%，2016年两者占比分别是22.24%和61.99%。与之相比，我国环境税收入的主要来源是消费税和车辆购置税。2001年资源税、消费税、车辆购置税、车船税 and 环境保护税收入占环境税收入的比重分别是9.53%、41.96%、36.18%、3.49%、8.83%，2012年占比分别是9.24%、50.63%、31.67%、5.59%、2.87%。其中消费税和车辆购置税收入占环境税收入的80%左右，且消费税收入占到半壁江山。因此，我国环境税收入虽然增长很快，但主要来源是汽车消费和车辆购置税，而对环境污染严重的能源、资源占比较少，对环境保护的作用有限。环境税中的汽车消费税、资源税、车船税虽然都融入了环境保护理念，但其功能是以筹集收入为主、环境规制为辅。

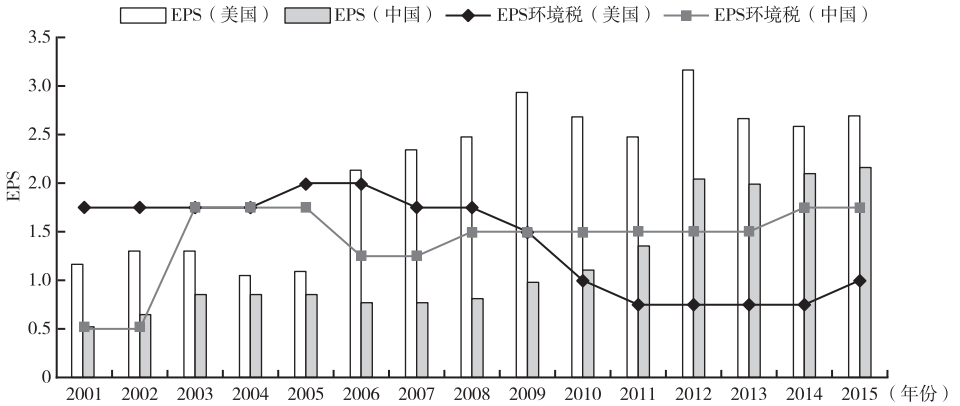


图2 环境政策严厉指数的比较

资料来源：<http://stats.oecd.org/>。

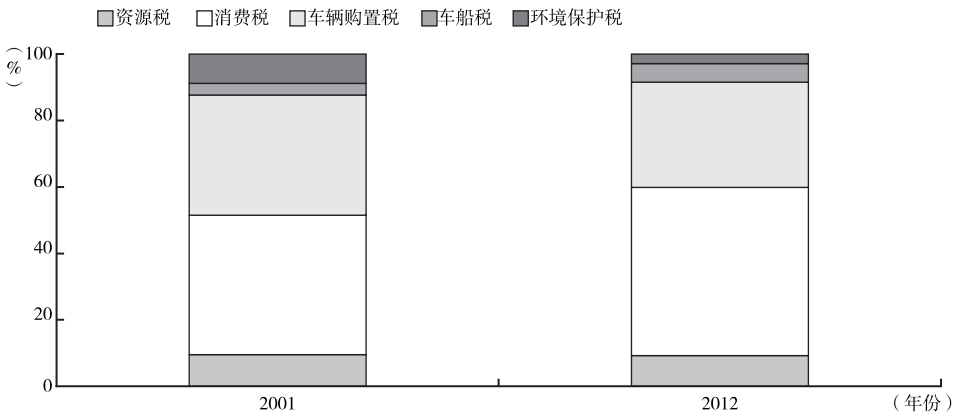


图3 中国环境税收收入的结构

注：中国环境税收收入结构目前最新的数据为2012年。

资料来源：<http://www.oecd.org/>。

表1 美国环境税收收入结构

单位：美元，%

种类	税目	2001年		2016年	
		美元	%	美元	%
能源税	燃料替代税	0	0.00	84.4	0.20
	商业航空燃油税	710	2.17	427.6	1.01
	柴油税	8209	25.07	9451	22.24
	汽油税	20619	62.97	26341	61.99
	内河燃油税	114	0.35	110	0.26
	煤炭税	549	1.68	434.5	1.02

续表

种类	税目	2001年		2016年	
交通税	燃油税	78	0.24	72.5	0.17
	重型车辆高速公路使用税	867	2.65	1164	2.74
	重型卡车和拖车税	1574	4.81	3870.1	9.11
污染税	臭氧消耗税(ODCs)	25.4	0.08	4.1	0.01
	石油泄漏责任税	0	0.00	530	1.25

资料来源: <http://www.oecd.org/>。

三、中美两国环境税税制要素的比较

基于 OECD 对环境税的概念界定, 本文将美国的环境税分为三大类, 即能源税、交通税和污染税, 将我国的环境税分为五类, 即资源税、消费税、车辆购置税、车船税和环境保护税。对中美两国环境税的主要种类、税目、纳税对象、税率、税收减免等基本税制要素进行比较(见表 2 和表 3), 可以发现以下特征。

表 2 中国环境税的基本税制要素

种类	税目	征税对象	税率	税收抵免
资源税	金属矿	铁矿	1% ~ 6%	连续生产中使用的石油或天然气
		金矿	1% ~ 4%	
		铜矿	2% ~ 8%	
		铝土矿	3% ~ 9%	
		铅锌矿、钨矿、锡矿	2% ~ 6%	
		未列举名称的其他金属矿产品	≤20%	
	非金属矿	石墨	3% ~ 10%	
		硅藻土、高岭土、萤石、石灰石、硫铁矿、井矿盐、湖盐	1% ~ 6%	
		磷矿、氯化钾	3% ~ 8%	
		硫酸钾	6% ~ 12%	
		提取地下水卤水晒制的盐	3% ~ 15%	
		煤层(成)气	3% ~ 22%	
		黏土、砂石	每吨或立方米 0.1 ~ 5 元	
未列举名称的其他非金属矿产品	从量税率 ≤ 30 元/吨或立方米; 从价税率 ≤ 20%			
海盐	氯化钠初级产品	1% ~ 5%		
消费税	成品油	汽油、润滑油、石脑油、溶剂油	1.52 元/升	无
		柴油、航空煤油、燃料油	1.20 元/升	
	汽车	汽车按气缸容量(排气量)分档	1% ~ 40% (分 7 档)	
		中轻型商用客车	5%	
		超豪华小汽车	10% (零售环节加收)	

续表

种类	税目	征税对象	税率	税收抵免
车辆购置税	车辆购置税	车辆购置税	10%	新能源车免税
车船税	车船税	机动车(按排气量分档)	360~5400元/年(分7档)	(1)免征:捕捞、养殖渔船,军队、武装警察部队专用的车船,警用车船,法律规定的其他车船 (2)减免:新能源车船减半
		商用车	1140元/辆或960元/辆;96元/吨	
		挂车	货车税额的50%	
		其他车辆	96元/吨	
		摩托车	120元/辆	
		机动船舶	3~6元/吨	
		拖船	发动机功率每千瓦折合净吨位0.67吨	
		拖船、非机动驳船	按照机动船舶税额的50%计算	
		游艇	6000~1300元/米	
环境保护税	环境保护税	大气污染物	1.2~12元/污染当量	
		水污染物	1.4~14元/污染当量	
		固体废物	5~1000元/吨	
		噪声	350~11200元/月	

资料来源:根据 OECD 环境政策工具数据库整理, <http://www.oecd.org/env/policies/database>。

表 3 美国联邦环境税的基本税制要素

种类	税目	征税对象	税率	税收抵免
能源税	燃料替代税	运输用途的其他能源产品,如 LPG、CNG 和 LNG 等	0.0010 ~ 0.2440 美元/加仑(8 档)	无
	商业航空燃油税	商业航空运输使用的柴油或其他液体燃料	0.0010 ~ 0.2190 美元/加仑(5 档)	国内或国外航空公司从事外贸用的飞机;用于运送个人、设备或物资,用于勘探、开发或清除坚硬的矿物、石油或天然气的直升机;用于种植、切割、运输或照料树木的直升机……
	柴油税	生物柴油、染色柴油、煤油	0.0010 ~ 1.00 美元/加仑(8 档)	州政府专用的、农场中用作农业用途的、飞机博物馆中飞机使用的……
	汽油税	汽油	0.1840 美元/加仑	州政府专用的、农场中用作农业用途的、飞机博物馆中飞机使用的……
	内河燃油税	内河运输中使用的燃料	0.0010 美元/加仑或 0.2900 美元/加仑	渔船在前往捕鱼地点时、从事捕鱼作业或从渔捞网返回时使用的燃料;主要用于运送人的船只使用的燃料;由国家或地方政府经营的船舶用于公务运输的燃料……
	煤炭税	露天或地下开采煤	0.5500 美元或 1.10 美元;售价的 4.4% (2 档)	无

续表

种类	税目	征税对象	税率	税收抵免
交通税	燃油税	对购用的汽车征税	1000 ~ 7700 美元/ 辆车(12 档)	≥22.5 英里/加仑的燃油经济型车辆;专用于铁路、救护车的车辆;用于联邦、州或地方政府警察或其他执法目的的车辆……
	重型车辆高速公路使用税	登记或使用的机动车辆	75 ~ 550 美元/年 (44 档)	某些非营利性组织、州或地方政府
	重型卡车和拖车税	首次零售用于公路运输的拖车或半挂车时	售价的 12%	专为非运输、越野等功能设计的车辆;总重 ≤ 3.3 万磅的车辆;买方用于制造其他应税物品或出口的车辆……
污染税	臭氧消耗税 (ODCs)	产品制造中使用的 ODC 重量	0.01 ~ 3332.5 美元/磅(56 档)	在计量吸入器中用作推进剂的 ODCs;作为一种原材料,被其他化学品完全吸收的 ODCs;用于出口的 ODCs……
	石油泄漏责任税	国内或进口石油的泄漏	0.0800 美元/桶	无

资料来源:根据 OECD 环境政策工具数据库整理, <http://www.oecd.org/env/policies/database>。

(一) 从纳税对象来看,中美两国环境税的纳税对象主要面向企事业单位

我国个人直接负有纳税义务的仅有车船税,而资源税、消费税在税制设计上主要在生产环节征收,环境保护税的纳税对象为“直接向环境排放应税污染物的企业事业单位和其他生产经营者”;而美国的能源税和污染税主要面向生产企业,只有交通税是面向个人的。虽然消费者最终会成为这些税负的转嫁对象,但税收主要在生产领域,对消费者而言,环境税处于“隐蔽”状态。因此,中美两国现行税制对生产领域的影响大,而消费领域产生的污染得不到有效控制。

(二) 从征税范围来看,我国的环境税大类齐全但细目缺失,美国环境税体系完善且涉及面较广

我国环境税大类比较齐全但细目有缺失,主要表现在消费税、资源税的征税范围上。在对交通工具征收的消费税,仅以小汽车和摩托车为征税对象,而大汽车、轮船等高能耗产品则不征税;资源税没有将森林资源、水资源、草场资源等作为征税对象,覆盖范围不合理,无法实现对生态环境的全面保护。此外,《中华人民共和国环境保护税法》规定其征收的范围是:大气污染物、水污染物、固体废物和噪声。相比于之前的排污费没有很大的改动,是“费改税”的平行转移。美国环境税虽然只包含三大类,但体系较为完善、税收涉及面较广。联邦政府主要针对臭氧消耗、石油等方面征收环境税,而资源税、碳税、硫税、汽油税等由各州地方政府自行制定,根据其地理环境、产业结构和经济情况征收,这使得地方政府能够根据当地资源消耗和经济特性,自主选定税种和税率。

(三) 从税率来看,我国的差别税率应用面较窄,设计依据与环保关系不紧密

差别税率是环境税采取的有效调节手段,能否更好实现生产消费行为向“清洁、环保”的方向转型主要取决于差别税率的设计依据,征税依据与减少环境污染之间

的关系越紧密，调控越有效。美国几乎所有税目都设置了几十个档次详细的差别税率，如臭氧消耗税按照产品中的 ODC 重量设置了 56 档的差别税率。而我国差别税率的应用范围窄，只是按照排气量大小对车船税中的机动车和消费税中的汽车设置了 7 档的差异税率，且计税依据与环境保护目标之间的关系较为松散，如车辆购置税中没有考虑车辆的环境污染因素，而是统一设定了 10% 的税率，税率设置过于简单，对环保型车辆的销售鼓励作用不大；成品油消费税只注重消费量，没有区分污染程度的大小，没有按燃料的含碳量设置差别税率，无法反映不同类型能源的污染程度和环境友好程度，也就无法提供敏感的价格引导信号。我国对煤炭、石油、天然气等征收的资源税属于级差资源税而非差别税，只考虑了市场主体之间的级差收入，没有考虑资源税对降低污染、节约资源和环境保护的影响。环境保护税的税额按照大气污染物、水污染物、固体废物的污染当量数乘以具体适用税额，应税大气污染物、水污染物、固体废物的排放量和噪声的分贝数的计算方法也比较笼统。

（四）从抵免政策来看，美国税收优惠措施较多，而我国的优惠政策不够协调

税收优惠政策在环境税设置的过程中起着非常重要的作用，合理的税收优惠政策不仅有利于环境税的实施，还能在一定程度上降低企业的税收成本，激励企业不断创新，提高企业和民众的环保积极性。美国的环境税倾向于使用税收减免优惠政策，优惠措施非常多。美国的环境税优惠包括直接减税细则、加速折旧制度、企业所得税抵免等多项政策，而且各个州政府还可以根据地方情况制定有利于地方环境保护的税收优惠政策。较多的税收减免优惠措施，也使企业更有创新和保护生态的动力。然而我国现在税制的有关优惠措施少且比较琐碎，如《中华人民共和国环境保护税法》规定：农业生产（不包括规模化养殖）排放应税污染物的；机动车、铁路机车、非道路移动机械、船舶和航空器等流动污染源排放应税污染物的；依法设立的城乡污水集中处理、生活垃圾集中处理场所排放相应应税污染物，不超过国家和地方规定的排放标准的；纳税人综合利用的固体废物，符合国家和地方环境保护标准的；国务院批准免税的其他情形准予免征环境保护税。在总体上缺乏统一明确的环境理念，还没有形成一个完整协调的环境税收优惠政策体系，而且现有优惠措施力度不够、优惠措施不够协调。

四、进一步完善我国环境税制度的建议

（一）中美环境税比较的主要结论

第一，我国已经形成一个初具规模的环境税体系。我国环境税收收入规模、环境税收入占税收总收入的比重、占 GDP 的比重增速显著快于美国，到 2014 年我国环境税在绝对量和相对量上均已超过美国，规模、严苛程度都已经大于美国，这说明我国的税制体系已经呈现绿色税制的特征，环境税已经不再是一个无足轻重的税类，其在筹集资金方面的作用非常显著。

第二，我国环境税的税制结构不太合理。我国的环境税收入主要来源于汽车消费

和车辆购置税,而对环境污染严重的能源、资源占比较少,对环境保护的作用有限。我国环境税中的汽车消费税、资源税、车船税虽然都融入了环境保护理念,但其功能是以筹集收入为主、环境规制为辅的。

第三,我国环境税的税制要素设计还不够完善。与美国相比,我国的环境税的税制要素设计不够完善,还存在细目缺失、差别税率依据设置不够合理且应用面太窄、优惠措施不够协调、优惠力度还不够等一些问题。

(二) 完善我国环境税制度的政策建议

第一,宏观上加强环境税体系的顶层设计,构建严格的生态环境保护制度。党的十九大报告提出“实行最严格的生态环境保护制度,形成绿色发展方式和生活方式”,将我国生态文明建设提到了前所未有的高度。环境税是实现绿色发展的重要手段,当前我国国内经济发展不平衡、不协调、不可持续问题突出,环境税改革的目标是促进环境质量提高,形成资源节约型、环境友好型的发展模式,环境税体系的设计要站在有利于经济社会可持续、包容性发展的角度进行前瞻性的规划;应设置合适的环境税种,使各税种相互配合实现环境保护和可持续发展。

第二,微观上优化环境税的税制要素设计,建立广泛覆盖的环境税体系。环境税改革是以环境保护为目的的税制优化,需要将税负从劳动力和资本要素转移到资源投入及污染排放。税率水平和税制结构是环境税改革的关键。环境税改革一方面要稳定宏观税负,减轻政策冲击;另一方面要引导经济增长动能转换,实现从粗放型增长到集约型增长的转换。环境税改革不仅要致力于建立涵盖资源税、能源税和污染税等一系列有利于环境保护的环境税体系,而且要充分考虑“财政中性”原则,在经济、社会的承受范围内,通过结构性减税,保持宏观税负略有下降。

参考文献

范庆泉、周县华、张同斌(2016):《动态环境税外部性、污染累积路径与长期经济增长——兼论环境税的开征时点选择问题》,《经济研究》第8期,第116~128页。

蒋金法、周材华(2016):《促进我国生态文明建设的税收政策》,《税务研究》第7期,第8~11页。

李虹、熊振兴(2017):《生态占用、绿色发展与环境税改革》,《经济研究》第7期,第124~138页。

刘建徽、周志波、刘晔(2015):《“双重红利”视阈下我国环境税体系构建研究——基于国际比较分析》,《宏观经济研究》第2期,第68~77页。

秦昌波、王金南、葛察忠等(2015):《征收环境税对经济和污染排放的影响》,《中国人口·资源与环境》第1期,第17~23页。

田志刚、张桂江(2016):《环境税的国际经验及启示——基于税收要素视角》,《税务研究》第4期,第42~45页。

王智烜、陈丽(2018):《OECD环境税近期发展及启示》,《国际税收》第1期,第30~36页。

吴健、陈青(2017):《环境保护税:中国税制绿色化的新进程》,《环境保护》第Z1期,第

28 ~ 32 页。

吴健、毛钰娇、王晓霞 (2013): 《中国环境税收的规模与结构及其国际比较》, 《管理世界》第 4 期, 第 168 ~ 169 页。

夏杰长 (2018): 《习近平新时代绿色发展思想的理论创新和实践指南》, http://www.cssn.cn/index/index_focus/201803/t20180311_3871858.shtml [2018 - 03 - 11]。

杨庆环、周炜 (2018): 《对完善我国后“营改增”时代绿色税收制度的思考》, 《西南金融》第 2 期, 第 56 ~ 62 页。

于海峰、赵丽萍 (2016): 《关于我国环境相关税收的宏观分析与微观判断》, 《财政科学》第 5 期, 第 78 ~ 90 页。

Abdullah, S. and B. Morley (2014), “Environmental Taxes and Economic Growth: Evidence From Panel Causality Tests”, *Energy Economics*, 42, pp. 27 - 33.

Cottrell, J., K. Schlegelmilch, M. Runkel, et al. (2017), *Environmental Tax Reform in Developing, Emerging and Transition Economies*, German Development Institute.

Ekins, P., H. Pollitt, P. Summerton, et al. (2012), “Increasing Carbon and Material Productivity Through Environmental Tax Reform”, *Energy Policy*, 42, pp. 365 - 376.

OECD (2011), *Towards Green Growth*, OECD Publishing.

The Comparison and Enlightenment of the Environmental Tax System in China and the United States

YAN Yun-feng¹, WANG Ran², FAN Qing-wen¹

(1. Capital University of Economics and Business, Beijing 100070, China;

2. University of International Business and Economics, Beijing 100029, China)

Abstract: The environmental tax is an important means to realize green development. We define the scope of environmental tax according to the OECD statistics, then compare the scale, trend, stringency index and structure of environmental tax in China and the United States, compare two countries' environmental tax elements. Results show that China's environmental tax revenue rises faster than the United States significantly, China's environmental tax revenue share of total tax revenue, share of GDP, environmental policy stringency index are bigger than the United States' in recent years, which shows that China's tax system has green features. However, China's environmental tax structure and tax system are not reasonable. To promote high-quality environmental protection, China should reform its top-level design of environmental tax deeply, make forward-looking plans for the strategic objectives, reform principles, tax legislation and tax system design; design tax system elements and tax structure scientifically; establish a system of environmental tax system with extensive coverage.

Key Words: ecological civilization; environmental tax revenue; tax structure; tax elements; tax reform

责任编辑：廖茂林