

开征燃油税 各方看法不一

本刊记者
李香美

通讯员
林梦勇



会又联合下发了《关于进一步做好加油机安装税控装置和整机防爆工作的通知》，种种迹象表明这些是为燃油税的开征铺平道路。因此，燃油税的开征又成为许多人关注的一大焦点。

一

据了解，燃油税迟迟未见开征，原因是多方面的。对于一项新的税收政策的出台、新税种的开征，国家既要考虑到经济的发展状况和税收发挥经济杠杆的调节作用，又要考虑到当前的税收征管水平、条件、成本、效益等综合因素。开征燃油税涉及方方面面的利益调整，如燃油税放在哪个环节征收，税率如何确定，由此形成的各种纳税人的负担在政策上如何协调，开征燃油税后对相关行业及社会带来何种影响，需要采取哪些政策措施来解决可能出现的问题等等。国家都需要通盘考虑。这是燃油税迟迟未见开征的内部因素。

福建省国税局流转税处陈振谦副处长告诉记者，燃油税一直未开

征，主要是考虑到这个税种应该如何征的问题，燃油税是由原来的养路费改税，原来是交通部门负责征收，改为税后，征税对象与用油单位存在不一致的情况。

我国现已成为石油净进口国，原油价格从1998年下半年开始就与国际接轨，因而我国国内油价受国际市场石油价格动荡的影响。国家税务总局局长金人庆今年1月份接受中央电视台一套《时空连线》专访时，谈到燃油税为什么一直没出台，主要是去年的油价涨得太高，一桶涨到25美金。本来油价很高了，再把费改成税增加了纳税人的负担。金人庆考虑一个是担心老百姓正常对油的消费，另外油本身是基础的原材料，也担心给整个工业农业交通运输各方面带来一系列连锁反应，所以国务院非常慎重。

二

国家下发文件要求加油站不论其年销售额是否达到180万元的一般纳税人标准，一律按照增值税一般纳税人征税，又要求加油机安装税控

1999年11月1日第九届全国人大常委会通过了修改后的《公路法》，该法使燃油税代替养路费的政策以法律的形式得到了确认，为燃油税的出台提供了法律依据。然而几年过去了，每年大家都在议燃油税的开征，却迟迟未见开征。今年，国务院对燃油税终于有了个说法——择机开征。去年年底国家税务总局下发了《关于加油站一律按照增值税一般纳税人征税的通知》，今年国家税务总局、国家质量监督检验检疫总局、国家经济贸易委员

装置并做好防爆工作，老百姓都认为这是为开征燃油税铺平道路。加油站现在使用的加油机虽然可以显示油量和金额，但那是可调的，很容易弄虚作假。因此，只有把人为控制的加油机改装成带有计算机税控装置的，才能有效地遏制加油站偷逃税现象。将来开征燃油税后，消费者加油时得到的价格是含税价格，如果加油站利用加油机技术缺陷偷逃税的问题不解决，就无法通过加油站向消费者征收燃油税。

当前加油站对国家将出台的燃油税政策无可非议，他们更关心的是税务机关对他们的征管方法。

福州市国融化工产品有限公司的林发明经理在接受记者采访时表示，执行国家的有关政策规定是没什么可商量的，税务机关要求安装税控装置，他是支持的。他说过去税务机关要求安装税控装置时，他就购买了18台税控装置，共花了67248元，可那些税控装置一直都没有正式投入使用，如今有些已不能用了。他认为投入资金安装了这些装置，若没有正式投入使用，就意味着资金浪费了。

福州市三兴加油站的负责人告诉记者，安装税控装置他更关心加油机防爆的安全问题和隐患事故发生的责任归属问题。

福州市洪山西桥头加油站原来是小规模纳税人，年销售额只有60多万，远达不到一般纳税人年销售额180万的标准。该加油站的陈会计在接受记者采访时说，自从他们的加油站被认定为一般纳税人后，进项也可以抵扣了，现在实际税负大概

只有百分之三点多，比以前作为小规模纳税人时的税负4%低些，这项政策的实施对他们来说是有利的。然而他对原有的库存商品如何计价、抵扣问题表示担忧，因为目前还没有政策对这部分库存商品如何计价、抵扣作出规定，如果这部分库存不允许进项抵扣，而销售出去却按17%计算销项，那么库存部分的税负就重了。另外，他说加油站自从成为一般纳税人后，主管税务机关改变了，他现在每次都要跑到较远的仓山区去报税、认证、领购发票，且每月要跑好几趟，有些不方便，工作量也大大增加了，他希望税务机关能为纳税人提供更方便的服务。

还有一些加油站认为对所有加油站不分规模大小统一认定为增值税一般纳税人不妥。有的加油站根本没有建立健全有关账册，没有配备专职财务人员，甚至未开设基本账户，认定为一般纳税人后，需要聘请财务人员，随之而来的经营成本将加大。有的认为，现有的政策规定，对业户没有取得成品油经营许可证的暂时不认定为一般纳税人，而如何对这类加油站进行清理、整顿、规范，却没有政策规定，会造成市场不良竞争和税负不均。

三

燃油税的开征影响最大的是那些有车一族。因而消费者都在思考：实施燃油税后，车辆所需的花销是不是会更大？会不会还不如原来交费的时候省钱？交完燃油税后国家是不是赚得更多？

国家税务总局局长金人庆在接受

中央电视台一套《时空连线》专访时说，国家从总量上是没有增加任何一分钱，很可能还有点不足，不足用财政来调整。但具体到个人来讲，你用油很多，你天天跑，一天跑几百公里，当然可能多交一点了，但对有的人很可能就少交了，所以在人与人之间，企业与企业之间，地区与地区之间，很可能有一些不平衡，这些不平衡可以在发展中求得新的平衡。

福建水口水电站工程建设中心的梁司机说，开征燃油税，多用油者多交税，少用油者少交税，应该说是比较公平的。比如说现在有些企业、单位，人少车多，平均每辆车跑的路不多，但每辆车无论跑多少路都得交固定标准的养路费，如果开征燃油税跑多少路、烧多少油、缴多少税，对他们来说会更公平。

拥有一辆小型货车的吴师傅说，像他这样每天都用货车帮人运货，货源较多、业务量较大，不知燃油税开征后税率是多少，有可能开征后对他来说交的税会比养路费高，而对那些货源较少、业务量不多，有业务时才出车的，现在交的养路费和一样多，开征燃油税后可能交的钱会更少些。

开征燃油税后出租车行业将受较大影响，一位姓秦的出租车司机说，开征燃油税将大大提高他的运营成本。他说按每部桑塔纳来算，平均每月交的养路费是110元，如果一天平均要跑300公里，按每百公里耗油8-9公升计算，一天起码要24-27公升油，开征燃油税后，按传闻的每公升汽油要涨1.15元计算，一天最少也要多支出25元，一个月下来

应完善林业综合利用产品的优惠政策

陈永顺 黄建盛

1995年，国家对以林区三剩物和次小薪材为原料生产加工综合利用产品的国有森工企业采取了增值税“即征即退”政策。2001年1月1日，国家对该项优惠政策做了调整，该项政策的适用范围由原来的国有森工企业扩大到所有的行业和企业。优惠面扩大，意味着国家对综合利用产品企业扶持力度加大。然而随着优惠政策面的拓宽，难免出现鱼目混珠骗取优惠政策的现象。因此，严格控制政策范围，把住认定标准，加强年度审核等工作显得十分重要。

财政部、国家税务总局2001年财税[2001]72号文规定，企业以三剩物和次小薪材为原料生产加工的综合利用产品享受增值税“即征即退”优惠政策。三剩物是指采伐剩

余物、造林剩余物、加工剩余物；次小薪材是指次小薪材、小径材和薪材。虽然该文对三剩物和次小薪材均有明确的规定，但在实际工作中难以操作，容易产生漏洞。

漏洞之一：概念不严，标准难掌握。如“次小薪材”中的小径材指长度在2米以下径级8厘米以下的小原木条、松木杆、脚手杆等。有的企业可以购入2米以上的原木，经切断后，由长变短，获得政策优惠。至于口径在8厘米以下更是难以确认，税务人员不可能对购入的原材料全部进行审查，以抽查做为定性的依据，很难保证没有“猫腻”成分参插其间，由此来决定“即征即退”政策，主观随意性太大。薪材的概念也模糊不清，没有统一的规定和标准。词典对薪材的解释

是：柴火。柴火可大可小、可长可短，谁又能评判！

漏洞之二：限定优惠，政策不公平。根据文件规定，综合利用产品是指：木竹纤维板、木竹刨花板、细木工板、木竹片、地板木、木旋制品、活性炭等指定产品，除此之外就不能享受该条优惠政策。让人感到困惑的是，既然是林业综合利用产品，均属“废物利用”之列，只要符合国家产业政策，符合环保要求，享受同等的优惠理所当然，采取指定列举产品形式让人费解，政策上显得不公平。

漏洞之三：政策粗放，难体现合理。从文件内容来看，只要利用“三剩物”或“次小薪材”生产指定产品都可享受该政策，而不管生产产品所需的“三剩物”或“次小

也得多花七、八百元，那就几乎无利可图了。如果提高打的价格又会使上座率下降。

有些消费者关心，燃油税开征后，税率会不会一路走高？按照国际惯例，一般发达国家都是定期调整燃油税税率，因为他们的燃油税在开征时税率都比较低，但是每一

两年就调整一次，直到国家认为所收的税款与道路建设投资的需要大体相当时，才不再增长。我国由于多年来公路建设欠账较多，而且随着今后汽车大量进入家庭，国家对公路建设的投入将会更大。那么，今后燃油税每年是否要调整，增幅是多大？相当于汽油价格的百分比是多

少？

有的消费者认为，如果单是把养路费改为燃油税，其他收费如过桥费、过路费不取消，那么大部分消费者的负担并不会减轻。

有的则担心开征燃油税后那些工业用油和农业用油怎么办？

摄影 / 心源