

出口退税机制改革应注意的问题

■ 王殿志

当前，“遏制经济增长由偏快转为过热”已成为宏观调控的首要任务，其中，缓解外贸顺差过大的矛盾是一个具体目标，已经引起各方的高度重视，主管部门已对退税率与外贸商品种类进行了调整。根据外贸顺差与退税机制的相关性，为了进一步缩小外贸顺差，出口退税机制可能还得改革和完善。但不管怎么改，以下几个方面的问题值得考虑：

首先，应避免欠退税问题的产生和积累。出口与外贸顺差的走高势必要求更多的退税补偿，当超出财政的承受能力时，欠退税又会像2003年之前那样再次产生。笔者想说的是，如果欠退税问题长时期存在，“老账”与“新账”并存积累，会严重影响企业的正常经营和外贸发展，也有损于政府的形象和信誉，因此欠退税现象应尽可能避免。

其次，不宜增大地方财政的退税负担。2003年前后的经验表明，地方财政分担退税的比例越高，则欠退税就会越多，退税机制运行就不顺畅。因此，在通过调整共同负担机制来缩小外贸顺差时，不宜再增加地方财政的退税比例。

再次，应当优先遵循结构改革原则。在解决外贸顺差问题时，不退税、缓退税、压指标都是不可取的，惟有着力优化退税率结构、优化出口商品结构才是行之有效的明智之举。要把缩小外贸顺差、缓解退税压力与促进经济增长方式的转变和经济社会的可持续发展结合起来。

最后，要警惕外贸顺差的虚增。目前，不少国际资本赌人民币升值，借道出口贸易流入国内市场，致使外贸顺差虚增，并加剧人民币升值。基于此，财政、税务、海关、外

汇等部门在加强退税管理的基础上，需及时有效地封堵国外资本的投机性流入渠道。

(作者单位：复旦大学)

责任编辑 王文涛

燃油税改革中调整各方利益的 建议

■ 孙竹 赵旭

燃油税改革呼之欲出，为较好地处理改革所涉及的各相关利益分配关系，我们认为改革应遵从纵向和横向的平衡，实现中央对地方、地方与地方之间的转移支付。

第一，中央统一征收燃油税，并与地方共享。目前我国公路包括国道、省道以及地方公路。燃油税不但要为国家道路建设提供资金，还要支持地方公路建设。因此，燃油税应采取税收分成制，作为共享税由中央和地方各占一定比例共享。将燃油税作为共享税既有利于地方政府安排财政收支，又有利于中央的宏观调控。一方面，应由中央统一征收，防止因为各地税源的不合理流动发生逃税现象。另一方面，应在明确各级政府事权、财权以及广泛协商的基础上，确定中央与地方的分成比例。

第二，地方分享部分的再分配。对于地方分享部分，先抽取90%以上根据各省公路的客流量进行再分配。客流量作为燃油税核算的标准，能够体现“多用路，多烧油，多纳税；少用路，少纳税；不用路，不纳税”的公平原则。同时，在客流量的统计方面采用独立的统计方式，加大监控力度，防止各省虚报客流量造成实际利益的分配不均。剩余10%的地方分享部分用于补贴财政能力薄弱、国家需要重点扶持的省份。对于公路建设落后的省，仅根据客流量来分配燃油税必然会抑制其公路建设的发展，应适当采用税收平衡的方式以扶助该省公路的建设和养护。

燃油税转移支付的数额、支付形式、方式、监督管理、预算和决算等，都要以法律的形式确定下来，以保证实施的规范性和实现公平、公开、透明。

(作者单位：中国石油大学 中国人民大学)

责任编辑 王文涛

