

美国、巴西燃油税征管

○ 贾 谏 黄维健 杨远根

一、美国、巴西两国燃油税均 在生产环节征收

美国联邦政府从1931年开始征收燃油税。当时，燃油税收入作为政府的一般预算收入。1956年，美国国会出台《联邦资助公路法》和《公路收入法》，规定燃油税收入专项用于公路建设。

1988年以前，美国燃油税在零售环节征收。由于成品油零售店(商)点多面广，税收监管难度很大，成品油营销秩序出现严重混乱，存在大量无照或假照经销、倒买倒卖等非法经营活动，造成燃油税收入大量流失。为改变这种状况，美国联邦政府于1988年将汽油燃油税的征收环节，由零售环节改在生产环节，由汽油生产商或进口商缴纳。但柴油燃油税仍维持在零售环节征收。改革后，汽油燃油税偷税现象大量减少，税收增加，而柴油燃油税偷税的问题更加突出。许多汽油经销商转而经销柴油，倒买倒卖，偷逃税收，尽管税务部门采取多种措施加强税收征管，但收效不大。为从根本上解决这一问题，1993年美国联邦政府将柴油燃油税征收环节，也由零售环节改为生产环节。这一改革取得了明显效果，当年柴油燃油税收入增加了20%左右。

在美国，除联邦政府征收燃油税外，各州也征收燃油税。据了解，美国各州的燃油税大多数都选择在批发环节征收，少数州在生产环节征收，没

有一个州在零售环节征收。

巴西对汽、柴油是作为一般商品进行征税，没有开征专门的燃油税，联邦政府和州政府对汽油、柴油分别征收工业产品税和州际商品流通及服务税。

工业产品税属于价外税，实行从价定率征收，生产、批发、零售环节的税率均为3.65%。为便于征管，防止偷税，巴西政府规定，生产、批发和零售三个环节的工业产品税，均在生产环节一次征收，即批发、零售环节应缴纳的工业产品税，由生产企业代扣代缴。

州际商品流通及服务税属于价内税，生产、批发、零售三个环节的州际商品流通及服务税，在生产环节一次征收，批发、零售环节应缴纳的州际商品流通及服务税，由生产企业代扣代缴。

二、美国燃油税的征管措施

(一)对燃油生产、批发和零售企业油品销售实行计算机联网监控。税务机关将纳税人的申报资料全部输入计算机网络系统。计算机网络系统具有自动核算与比较的功能。发现纳税人申报材料有计算错误或申报内容不准确，税务部门以书面形式通知纳税申报人加以改正，或将其确定为税务部门的实地核查对象。计算机网络系统根据税务部门事先确定的内容和标准，对纳税人的纳税申报守法情况进行评

分。分数高者，表明申报的错误较多，通常被选为税务部门稽查的对象。

(二)对燃油流转的各个环节实行完整、全面的记录检查制度。按税法要求，油品经销商必须保存完整的油品购销记录，包括收银机的销售存根记录、发票、收据等。批发商将油品销售给零售商时，必须保存各零售商的资料，包括零售商的销售执照号码和地址，购买油品的种类、数量、价格和日期，运销其他州的销售记录和运货凭单等。税务部门定期或不定期稽查纳税人的这些单证。

(三)对车辆用油实行路检。一旦发现使用免税柴油(加色柴油)运输的，予以重罚；对未经注册、私自经销油品的，给予经济或刑事处罚等。

三、借鉴与启示

通过对美国、巴西两国燃油税制度及征收管理情况的考察，我们感到，燃油税征税环节的确定，对于维护成品油的市场秩序和加强税收征管，是至关重要的。能否有效地控制税源，防止诱发非法经营活动，直接关系到改革的成败。相对于生产环节或批发环节而言，在零售环节征税，有很大风险，美国燃油税的实践已经证明了这一点。目前，我国从事成品油生产的企业约有130多家，从事成品油批发业务的原有8500多家，通过清理整顿，保留2000多家，而从事成品油零售业务的则有10万多家，点多分散，成份复杂。经过反复权衡，从有利于税收征管，保持正常的成品油流通秩序，以及调动地方政府进行改革的积极性方面考虑，我国燃油税改革中，选择在哪个环节征税应慎重决策。同时，要重视和加快燃油税征管监控制度的建设，包括油品经销许可证制度，油品销售流向监控制度，纳税申报及检查制度等。

(作者单位：财政部条法司 财政部政策规划司)