

# “费改税”

## 难在何处？

○ 刘 宏

原定从1999年1月1日起，征收了40多年的公路养路费将被燃油税取代，国内各大媒体纷纷认为，此举是国家整个费税管理改革的突破口……。然而事实上“费改税”并非一帆风顺。由于“种种原因”，燃油税被推迟出台，养路费暂不取消。“费改税”遇到的难题和阻力出乎人们的预料。“费改税”难在何处？

——技术操作上难点较多。许多人对“费改税”的方向完全赞同，一致认为是正确的、必要的，但对它的具体方案却颇多争议。首先是燃油品种问题。我国车用燃油主要是汽油和柴油，车用油约占汽油总量的95%以上，而占柴油的比例不足30%。这样对那些非车用柴油即不使用公路的动力机械征收“燃油税”显然是不合理的。其次是征收环节。在具体收费中，一般有生产环节、批发环节和零售环节三种方式。如果在生产环节征收容易造成走私。如果在零售环节征收，全国十万余个加油站和其它零售点如何管理又成为难点，可能发生漏征现象。如果在批发环节征收问题更多，如今生产和批发已没有什么明显界限。同时，目前在我国农村进行的“费改税”试点，也有许多技

术难题有待解决，如农村现有的“三提五统”中的“费”与“税”的界限很难把握等。

——利益分配上的诸多矛盾。就目前即将出台的燃油税来看，开征燃油税后还将面临如何分配的难题。过去征收养路费等，主要由地方财政支配，而开征燃油税却明确提出该税为中央税，这就存在着中央财政与地方财政如何协调等问题。过去对一些党政机关和军队没有征收养路费，这次开征燃油税后采取先征后返的办法，也同样面临合理分配的问题。这不仅是燃油税问题，农村实行“费改税”后同样遇到分配上的难题。因此“费改税”是一项艰巨的政策工作，是一场重大的分配体制改革。不仅涉及到中央、地方和部门之间的利益划分，而且涉及到广大群众的切身利益，是我国改革开放以来，又一次利益分配体制的大改革，而且比以往的改革涉及面还要大。

——现有利益群体的软硬对抗。“乱收费”之所以恶性膨胀，是一些地方政府和行政执法机关、权力机关私利的膨胀所致。取消养路费后那些靠“路养人”过活的大批工作人员面临失业的危险，他们能打心眼里赞同“费改

税”吗？那些靠收费“发工资”的部门以及“靠收费保稳定”的地方政府能同意“费改税”吗？一些地方政府没有税收立法权而有收费立法权，在地方财政困难的情况下，只有靠收费度日，这些地方的“父母官”支持“费改税”吗？“压费保税”涉及部门和小集团切身利益时往往受阻，一些部门打着行政事业建设旗号，但实际收取的费用主要用来改善集体福利和工作、生活待遇。基于这种切身利益，不少部门、单位千方百计抓创收，有的还辅以奖励、提成、回扣，并与个人工资、奖金、福利挂钩。提到“费改税”，这些权力部门就会以种种借口软硬对抗。部门既得利益的存在恰恰是与政府行政体制紧密联系在一起。如果政府行为不规范，职能不转变，有关部门不仅很难放弃既得利益，而且还会形成对“费改税”的干扰。

“费改税”的困难和阻力确实较大，从“收税不足收费有余”到“少费足税”不可能一蹴而就，要经历一个艰难曲折的过程，但“费改税”的大趋势不可逆转，社会正期待着“费改税”一路顺风。

（作者单位：江苏省射阳报社）