

燃油税立法中的利益博弈以及解决之道 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/484/2021\\_2022\\_\\_E7\\_87\\_83\\_E6\\_B2\\_B9\\_E7\\_A8\\_8E\\_E7\\_c122\\_484796.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/484/2021_2022__E7_87_83_E6_B2_B9_E7_A8_8E_E7_c122_484796.htm)

燃油税从1994年动议开征，到1997年全国人大通过《公路法》首次提出以“燃油附加费替代养路费”，多年来，“择机开征”燃油税的消息不绝于耳，但是，由于利益的博弈，现时的考量，燃油税与我们一次又一次的擦肩而过。时至今日，当我们再度讨论有关燃油税的征收问题时。我们注意力的焦点或许不应该再是燃油税是否该征，或者说，我们该如何借鉴国外经验等云云。因为我们早已领会到开征燃油税的美妙。此时，我们是否应该更关注，为何这一利国利民的税费改革的重大举措会等过一季又一季，迟迟不见付诸实施？细看其中缘由，其间不外一个“利”字绕。“天下熙熙皆为利来，天下攘攘皆为利往”。任何一项改革措施都会触动原有利益格局。如果其导致利益格局变化过大，这项改革措施所遭受到的阻力就会更大。而开征燃油税则正是这样，会导致利益格局的巨大变化：首先，会导致中央政府和地方政府之间以及各职能部门的利益变化：现在公路上的养路、过路、过桥等各种各样的费用，分别由交通、建设等部门征收。而他们也正依靠公路这块巨大的蛋糕，养活着自己的一大批人。这些部门的收入其中有相当部分会交地方财政由地方政府使用。而若改征燃油税之后，这笔收入将全部上交国家财政，这必然将影响到地方政府和这些职能部门的实际利益。第二，会影响一些专业汽车运输行业的利益：从总体上来讲，燃油税的征收是不会增加全体消费者的税负，但对于那些用油较多的部分消费单

位和个人，改征燃油税后，会导致其负担增加。比如，公共交通、出租汽车、公路运营汽车等的运营成本将会有较大的增加。第三，会影响到公路养路费收费站工作人员的利益。目前公路交通收费站卡已运作多年，已有一套健全的机构和一支庞大的收费队伍。据调查，全国交通收费机构中，编内与编外人员倒挂现象相当普遍，靠收费养人的比例相当高。费改税后，公路上原来靠收费吃饭的这支庞大队伍的利益必将受到很大的波及。第四，近年许多地方政府采用贷款、合资、利用外资等方式修建了不少高等级公路和桥梁，原计划依靠收取养路费、过路费、过桥费来偿还欠款，征收燃油税后，这种借债修路的路、桥，如若不能继续收费，其利益将会受到严重损害。最后，对于那些上路不烧油而是利用燃气、电能、太阳能的交通工具，对其是否要征收燃油税，这也是个利益的考量。所以，如上所述，开征燃油税将会涉及有关部门经济利益的重新调整，影响到国民经济的许多部门和千家万户的切身利益，可以说是税制改革中牵一发而动全身的大事。在这场利益博弈中，每个人、每个团体都在为维护自己的利益而竭尽全力，对这项改革措施施加着正的或者负的影响。面对这些错综复杂的利益纠葛，燃油税实施方案的出台必须慎重其事，充分协调各方利益：首先，从程序上来说，可以召集各有关部门的代表、用油大户、专家学者举行各种类型的座谈会、听证会，广泛听取各方面的意见。对用油大户造成的经济影响，要经过数据测算，反复论证，权衡利弊得失。然后制定齐备好各种配套措施，使这项改革能平稳过渡，保持国民经济持续平稳的运行。第二，从内容上来说，为协调各方利益，我们可以按以采用如下方式：1.将燃

油税设为中央和地方共享税以发挥各级政府公路建设和维护的积极性。我国于1994年实施了分税制，形成了中央税、地方税和共享税的税制格局。根据燃油税的税基具有广泛性、流动性强和分布不均衡等特点，应将其划为中央税，由国家税务局征收，归中央政府集中统一分配。这样，可以保证税政的统一，便于全国公路建设资金的宏观调控，建立科学的转移支付制度，保证各地方政府公路建设资金的合理分配。但是由于我国幅员辽阔，地区之间发展极不平衡，中西部及边远贫困地区的公路基础设施建设比较落后，当地政府能提供的公路建设资金又比较有限，影响了当地经济的发展。所以，若将燃油税设为中央和地方共享税，将全国公路网的建设分为国家、省和自治区及市县三级，实行三级管理，明确划分各级政府在本辖区内公路建设和维护的职责权限，根据事权与财权相匹配的原则，将全国征收的燃油税在各级政府之间按适当比例分配，就能更好的发挥各级政府公路建设和维护的积极性。另外中央还可以根据某些地方政府的特殊需要，从一般预算中给与专项拨款予以扶持，保证全国公路的均衡发展。

2.对于利益受到影响的各个职能部门来说，可以通过国家财政来解决。费改税后，各职能部门，尤其是交通部门不仅丧失了一大块收入，更重要的是丧失了上路稽查及收费的权力，以及如何安置富余的公路收费人员，对于这样的利益群体的利益，我们该如何对待？其实交通部门作为一个政府职能部门，其活动经费完全可由财政部门提供，并伴随着我国“阳光政府”建设的推进以及“收支两条线”制度的进一步完善，即使以后交通部门继续履行上路稽查、收取路桥费的职责，其所得的收入均必须上缴国库，不可能取得

额外收益。对于实施燃油税后产生的富于人员的安排问题（由于还允许存在收费道路，由此产生的富于人员不会很多），可以通过“并、转、停”措施来解决。3.对于那些贷款修建的路桥，一旦开征燃油税，可以针对路桥的资金来源不同采取“分而治之”的办法妥善解决，即对政府贷款修建的城市快速路或普通路桥均由国家在燃油税收入中安排专项资金支付贷款，并取消收费；对现有的高速公路或由企业、个人投资兴建的路桥则在一定年限内继续允许其收费，这在征收燃油税的西方发达国家中也有收取道路通行费的例子。例如法国。但在一定年限后（国家高速公路贷款资金已还完或私人投资的路桥收费的特殊经营年限已到），取消这些路桥收费，同时为了弥补私人投资者因此而带来的损失可由国家安排专项资金给予适当补贴，以保护投资者的利益。此后的路桥建设（不管是高速公路还是普通公路）均应由财政投资建设，这是我国实施公共财政、为公民提供优质公共服务的必然要求。4.对那些不上路的非公路车用油在生产或进口环节所征的税，应采用免税、先征后退或征后补贴等办法予以解决。对城市公共交通和其他关系到国计民生的用油大户，也应予以适当的财政补贴。对一些上路不用油的交通工具，包括燃气的、利用电能的、使用太阳能的，可以免于收取税费，以鼓励节油汽车的发展。综上所述我们可知，燃油税立法的背后是众多利益群体的纷争。若利益分配不好确是对燃油税出台的阻挠，而若处理好了此利益分配问题，不仅会化解阻力，还会演变为催化剂。而这也正是考量我们智慧的地方。因此，燃油税立法不能仅仅是为法而法，而应该是充分考虑现实的利益因素，从细致上解决这些利益纷争。于此之后，其

他一切问题便能迎刃而解了。而这样做也更能满足我们出台这项税制改革所要达到的最终目标 - - 经济更发展，社会更和谐。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)