

燃油税改革方案明朗过路过桥费不并入注册税务师考试 PDF
转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/521/2021_2022__E7_87_83_E6_B2_B9_E7_A8_8E_E6_c46_521022.htm 简介：预计在12月1日开征的燃油税新方案正逐渐浮出水面。百考试题获悉，酝酿开征中的燃油税，将取代包括公路养路费、航道养护费、公路运输管理费、公路客货运附加费、水路运输管理费、水运客货运附加费等六项收费。另据国家发改委网站20日公布的消息，近日，国家发展改革委、财政部、交通部等部门举行会议，在研究同步取消上述六项收费的同时，还研究决定撤销政府还贷二级以下公路收费站点，高速公路收费显然也不在考虑之列。这意味着，过路费、过桥费最终没有进入燃油税“费改税”范围之内。“这是为了防止出现海南试点中产生的‘反弹效应’。”在接受百考试题专访时，国家发改委能源研究所研究员、能源系统分析和市场分析室主任姜克隽分析道。将养路费等相关收费转变为燃油税，是燃油税开征的初衷。然而，究竟将哪些收费纳入转变范围，一直是燃油税开征方案争论的焦点之一。最初的改革方案曾一度提出，要以海南经验为基础，将养路费、过路费、过桥费、运输管理费等诸多交通费用全部纳入其中。通过燃油税实现节能减排的原理，就是要加大使用汽车的费用。然而，海南试点中出现了“反弹效应”即人们在买了小排量的汽车之后，开车的机会更多，因为过路和过桥不用再加收费用。“这实际上是相悖于节能减排的。”姜克隽说。中央财经大学税务学院副院长刘桓也指出，路桥收费问题非常复杂。从效率角度讲，路桥收费应该是越少越好，但另外一种理念认为，如果高

速路不收费，大家很可能会选择都往高速路跑，高速就可能变成低速，所以高速路收费是有偿服务。“将过路、过桥费与燃油税分开是合理的。”刘桓说。另一方面，这一最终的选择，也是妥协的结果。因为如果过路、过桥费全部并入燃油税中，意味着有大量交通收费将转换成税收，并进入国库，而此前，这些收费主要由交通部门来征收和使用。另外，这意味着大量收取养路费、过路过桥费人员的身份转换问题，处理不好，就可能造成大批人员下岗。事实上，围绕燃油税开征的争论不止于此。税率的确定是另一个很关键的内容。关于燃油税税率，一度有30%、50%乃至100%三种方案，三种税率对于纳税人的负担显然明显不同。对此，姜克隽指出，出台燃油税的最根本目的是节能减排，从这个角度来说，税率越高，效果就越好，但是这也不能不考虑到中国的现实情况和对一些行业的影响。“因此我们的建议是在刚刚开始的时候，用费改税的形式，以一个比较低的税率推出燃油税，如20%左右。从而将信号传递给公众，通过税收改变大家的消费方式。在经过5-6年的车辆更新之后，逐渐将税率提高到60%、70%甚至100%，才能更好的达到节能减排的目的。”姜克隽说。一度成为讨论焦点的中央地方利益分配问题，目前也在逐步明朗。“公路交通收费，一直都主要归属地方政府。然而，燃油税一旦开征，中央地方如何分配？燃油税的优势是可以流动，但中国地方经济发展的显著差距就决定了，燃油税本身可能会造成各地税收的偏斜和向东部集中，这里面又存在一个利益分配问题。”财政部财政科学研究所有关人士如此分析。据悉，酝酿中的燃油税开征方案中，已经基本确定由地方国税部门征收，进入中央国库，然后中央

政府通过转移支付的方式返还给地方，从而更好平衡中央地方、地方与地方之间的利益关系。同时，据百考试题了解，国际油价大跌情势下，中国成品油价格迟迟没有调整，一个非常重要的原因便是，决策层正在考虑将调低油价、理顺成品油定价机制与推出燃油税同步推进。“在酝酿一个总的改革方案。”有知情人士透露。事实上，国家发展改革委、财政部、交通部等部门的上述会议，便不仅讨论了燃油税费改革，还同时讨论了完善国内成品油价格形成机制、适当降低成品油价格的问题。会议同时约请了税务总局、中编办、人力资源社会保障部、农业部等部门参加。“这个税一旦铺开，很多问题都将考虑进来，决不单纯是一个税种的问题。”湖北省财政厅有关人士如是说。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