

国内成品油价格迎来“十二跌”，消费税连续第三次上调——

为节能环保调出更多增量

税点

1月12日,2015年成品油首个调价窗口开启,一如市场预测,迎来“十二连跌”,但成品油消费税的再次调整却在市场意料之外。

虽然降价3次巧遇调税,但专家认为不存在“价税联动”机制,油价和成品油消费税调整是两码事。希望通过消费税的调节作用,在合适的“窗口期”调出一个山清水秀、蓝天白云的好环境来——



1月12日,杭州一加油站的工作人员在为摩托车加油。当日,国内成品油油价迎来“十二跌”。同时,成品油消费税在近两个月内连续第三次上调。 远舟摄

成品油价格形成机制,综合考虑1月12日前10个工作日国际市场原油平均价格的变化情况、国内成品油消费税提高等因素,经计算后确定形成的。

数据显示,去年12月底以来,受国际石油市场供应充裕、需求乏力等因素影响,国际市场油价震荡下行,1月12日前的10个工作日平均价格继续回落。按现行成品油价格形成机制测算,汽、柴油价格每吨可分别降低395元和380元。

同日,财政部、国家税务总局印发《关于继续提高成品油消费税的通知》,决定自1月13日零时起,汽、柴油消费税单位税额每升分别提高0.12元和0.10元,折合每吨影响汽、柴油价格分别少降215元和150元。上述两大因素相抵,国内汽、柴油价格每吨分别降低180元和230元。同时,两部门再次重申,提税后的新增收入将纳入一般公共预算统筹安排,重点用于两方面支出:一是支持治理环境污染,应对气候变

化。安排大气污染防治专项资金,重点支持京津冀及周边、长三角、珠三角治理雾霾。安排城镇污水处理设施配套管网建设资金,支持重点流域城镇污水处理管网设施建设,提高污水处理能力。支持具有重要饮水功能的水质良好湖泊及其相连的河流、地下水等水系保护等。二是促进节约能源、鼓励新能源发展。支持节能环保产业发展,加快可再生能源开发利用,促进新能源汽车的推广应用。

油价“任性跌”但消费不能“任性”,专家称——

提税和调价是两码事

本报记者 崔文苑

1月12日,财政部、国家税务总局联合下发通知,自2015年1月13日起,再次提高成品油消费税。这是继2014年11月29日、12月13日提税后,第三次对成品油消费政策进行调整。

根据两部门通知,自2015年1月13日起,将汽油、石脑油、溶剂油和润滑油的消费税单位税额由现行的1.4元/升提高至1.52元/升,提高0.12元/升。将柴油、航空煤油和燃料油的消费税单位税额由现行的1.1元/升提高至1.2元/升,提高0.1元/升。

柴油消费税调幅小于汽油

连同前两次成品油消费税调整,汽油等消费税共上调0.52元/升,柴油等消费税共上调0.4元/升。3次提高成品油消费税,汽油与柴油消费税单位税额的调整均保持了一定差距,由改革前的相差0.2元/升扩大至0.32元/升。

有关专家认为,这主要是考虑柴油是重要的工、农业生产资料,目前工业增速明显回落,且春耕在即,保持柴油相对较低的单位税额,对促进工农业发展都具有重要意义。据了解,去年以来柴油销量明显下降。随着我国工业化进程的加快,柴汽消费比逐渐下降,保持柴油相对较低的单位税额有利于减缓柴油供过于求的局面。

提税并不与油价挂钩

不少人质疑,难道降价就要提税?中国政法大学教授、财税法研究中心主任施正文告诉《经济日报》记者,提高成品油消费税与油价波动无必然联系,亦无法法律关联。“前者是政府行为,后者是市场行为,二者性质有别。将来成品油消费税会不会继续调整,不是看价格走势,而是看石油资源的利用情况。”他说。

“三次调整释放出一个重要信号,油价可以‘任性跌’,但传统石化能源消费却不能‘任性’。”财政部财料所所长刘尚希也表示,目前没有形成成品油消费税和油价挂钩机制的迹象,“两次提税主要还是出于减少燃油消费的考虑。”

我国是石油资源消耗大国,根据中国石油经济技术研究院发布数据,2014年国内原油消费量为5.08亿吨左右,国内原油产量为2.1亿吨左右,原油进口量约为2.98亿吨,对外依存度为58.66%,逼近59%。这种情况下,消费税作为具有调节作用的税种,应该充分发挥其调节作用。

“一方面,要通过提税,支持治理环境污染,应对气候变化。另一方面,要将新增的收入用于鼓励新能源发展。”有关专家表示。据了解,我国已陆续开展完善支持新能源汽车推广财政政策、加快可再生能源开发利用的政策。

如此看来,提税与降价并不“挂钩”,那为何会出现3次提税都“巧遇”降价?对此,中国人民大学财政金融学院教授朱青认为,主要是考虑到百姓和企业的承受能力。“实际上是分阶段提高,没有具体的度,分步走是一个常态。”他说。初步判断,按照目前汽油、柴油价格形成机制,提高的消费税将传导至汽油、柴油零售价格,石油炼化企业基本不会因为提高成品油消费税直接受益或是受损。

规范税收政策调整

有人质疑,成品油消费税调整,符合相关的法律法规吗?施正文说,20世纪80年代起,当时为适应我国经济体制改革和对外开放对税收立法的迫切需要,全国人大授权国务院可制定暂行规定的规定或者条例。到了2000年,全国人大通过的《立法法》也规定,应当制定法律而未制定的事项,全国人大授权国务院根据需要对其中部分事项制定行政法规。而消费税的调整,便是在国务院授权范围内。因此,消费税调整由财政部和国税总局起草意见后上报国务院,由国务院审批通过后,以部委名义发布,是符合程序的。

但是从长远看,“应该加快消费税立法,将税率调整和征收方式通过法律予以确认,接受人大的审核和监督。”施正文说。

更好发挥消费税调节作用

曾金华



一个多月内,我国连续3次提高成品油消费税,每次调整都备受社会关注。

消费税是对特定消费品和消费行为征收的一种间接税,目前世界上许多国家都有此税种,我国则是从1994年开始征收。开征消费税的目的除可以筹集财政收入外,还可以根据国家产业政策和消费政策的要求,促进资源节约和环境保护,引导健康、适度消费,间接调节收入分配。对某种商品开征消费税,或者提高或者降低其税率都会相应抑制或刺激对其的消费。总之,消费税对生产和消费具有很强的调节功能。

为了更好发挥消费税的调节作用,国家需要“因势而动”,根据经济社会发展情况,尤其是产业政策、行业发展情况及居民消费水平的变化等因素,对消费税适时进行调整。自1994年开征消费税以来,我国已多次对消费税的征税范围、税率结

构和征收环节等进行了完善和调整。比如,2006年对消费税征税范围进行调整,新增高尔夫球及球具、高档手表、游艇、木制一次性筷子、实木地板税目等;2008年提高大排量乘用车的税率,等等。

自去年11月底以来,我国从促进节约利用石油资源、减少大气污染物排放、加快推进能源生产和消费方式变革等目的出发,3次调整成品油消费税,进一步加强了成品油消费税的调控能力。值得注意的是,这3次调整抓住当前较为宽松的能源供需环境,兼顾了宏观调控需要和社会承受能力。

同时,也期盼成品油消费税调整不要止步于提税,而是要切实将提高成品油消费税的新增收入用于恰当的地方,包括有关部门明确表示的支持治理环境污染、应对气候变化、促进节约能源、鼓励新能源发展等。如此,才能更好地达到调整成品油消费税的目的。

除了对成品油消费税进行调整,按照国家部署,整个消费税制度将进一步改革完善。目前消费税存在征收范围偏窄、税基偏小、税率结构不尽合理、调节力度不够充分等问题,对消费税制度改革完善势在必行。消费税制度改革的基本思路是“调整消费税征收范围、环节、税率,把高耗能、高污染产品及部分高档消费品纳入征收范围”。可以预计,消费税制度将在今年有更大范围和力度的调整,将更好地发挥对生产和消费的调节、引导作用。

当前,新一轮财税体制改革正全面铺开,新的一年,营改增、消费税、资源税、个人所得税等税制改革和房地产税立法、环境保护税立法将加快推进。期待在《深化财税体制改革总体方案》和税收法定原则的指引下,科学完善的税收制度体系早日建立。

热点回应

北京出租车燃油附加费标准或将下调

本报记者 杨学聪

随着国内成品油价格持续下跌,一些城市陆续对出租车燃油附加费做出了调整,作为首都的北京却不在此中。有北京市民反映,目前92号汽油最近3个月的降价幅度已经超过每升0.8元,但是北京的出租车燃油附加费仍然纹丝不动。

北京市发改委有关负责人告诉《经济日报》记者,2013年7月,北京公布实施了《出租汽车燃油附加费动态调整办法》,实施当日油价为7.57元/升。根据该办法,燃油附加费实行动态调整机制,3个月为一个周期,周期内油价每提高(或降低)0.8元/升,燃油附加费相应提高(或降低)1元/运次。油价波动未达到0.8元/升时,燃油附加费不作调整。

据了解,2013年7月1日以来,北京已经过6个调价测算周期,变动幅度分别为:0.22元/升、0.24元/升、0.18元/升、0.24元/升、0.14元/升和0.67元/升,均未达到燃油附加费动态调整机制规定的变动幅度。

为什么官方测算的数字和市民感觉不一致?该负责人表示,北京的油价变动浮动计算并不是单纯计算当下低价与3个月前高价的差值,而是用“加权累计平均值”减去起始油价,而“采用定期测算加权变动幅度的方法,主要是为适应国家新的成品油价格形成机制,降低油价频繁变动对出租车行业和社会的影响。”

目前,北京正处于出租车燃油附加费第7个测算调整周期之中。如果周期内成品油价格继续下调,油价加权累计平均值达到6.77元/升,即与政策执行时7.57元/升的起始油价比,变动幅度达到0.8元/升时,北京将下调出租车燃油附加费标准。

记者注意到,第六个测算调整周期(2014年10月1日至12月31日)6.9元/升的平均油价,与起始期油价相差0.67元/升,离0.8元/升这个下调出租车燃油附加费的触发标准已经不远。

北京市发改委有关负责人表示,目前,他们正会同市交通委密切关注油价变动,按照《办法》规定测算调整出租车燃油附加费标准。

观点声音

北大国家发展研究院名誉院长林毅夫:

投资驱动应辨清方向提高效率

本报讯 记者张伟报道:由美中关系全国委员会与北京大学中国经济研究中心联合举办的“中国经济2015年预测”年度论坛日前在纽约证券交易所举行,前世界银行高级副行长兼首席经济学家、北京大学国家发展研究院名誉院长林毅夫对中国2015年经济形势、中长期发展前景以及中国对外投资趋势等问题作了深入解读。

林毅夫在发表主题演讲时表示,中国在工业升级、基础设施改善、环境保护、城镇化等领域存在较好投资机会,中国不乏投资资源,政府债务总和约占GDP的40%,私人储蓄相当于GDP的50%,外汇储备高达4万亿美元,因此未来15年至20年仍有可能维持中高速增长。

林毅夫认为从拉动经济增长的“三驾马车”——投资、消费、出口来看,未来中国经济要保持平稳增长,仍需主要依靠投资驱动。投资最具备担当继续拉动经济增长引擎的条件,只是在投向上需更加仔细甄别,提高投资效率,注重弥补经济发展短板。作为发展中大国,中国在投资方面仍有很多很好的机会。除了技术创新、产业升级及基础设施领域外,投资在环境治理、推进城镇化进程中依然大有可为。林毅夫认为,中国经济进入“新常态”的实质是发展模式的转型和产业升级,既要看清自己的优势和发展潜力,又要预见风险,防患于未然。

金视界

北京“动批”开始搬家



1月12日,一名小朋友在空荡的天皓成服装批发市场内玩滑板车。当日,北京动物园附近已经摘下广告牌的皓成服装批发市场正式闭市,这是北京动物园周边首个搬离的市场。

新华社记者 罗晓光摄

本版编辑 王薇薇 李瞳
美编 夏一
本版邮箱 jrbjrcj@163.com