

两部委：调消费税用于治污节能

上海92号汽油今起降至6.03元/升 成品油消费税“三连涨”

焦点

新年国内汽、柴油价格首次下调,由于我国再次适度上调成品油消费税,所以油价下降幅度缩小。从今天零时起,汽柴油最高零售价分别降低180元/吨和230元/吨,折合升价为0.13元/升和0.2元/升。调价后,上海地区92号汽油为6.03元/升,95号汽油为6.42元/升,0号柴油为5.65元/升,-10号柴油为5.98元/升。

提税降价同步

根据财政部、国家税务总局《关于继续提高成品油消费税的通知》规定,自今天起,将汽、柴油消费税单位税额分别提高0.12元和0.10元,由每升1.40元和1.10元分别提高到1.52元和1.20元,影响此次汽、柴油价格每吨分别少降215元和150元。最终汽柴油最高零售价的下调幅度为180元/吨和230元/吨。这是继2014年11月29日、12月13日之后,一个多月来我国第三次提高成品油消费税单位税额。此次调整赶上油价下调的“十二跌”窗口,调整额度不及油价下降空间,最终与上一次调整一样,实现了提税与降价同步。

用于两大支出

对此,两部委有关负责人解释说,当前我国防治大气污染、促进资源节约利用和转变发展方式面临的形势十分严峻。适当提高成品油消费税,有利于合理引导消费需求,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。从2014年11月28日以来,国家连续三次提高成品油消费税,为缓解对居民生活和经济运行的负面影响,都是选择油价下行时推出,提税不涨价,提税与降价同步进行,兼顾了宏观调控需要和社会承受能力。

有关机构测算,三次调整后,中国柴汽油流转税负担和国外相比仍偏低,税负将和日本相当,但仍比欧盟国家和韩国均低10个百分点左右。两部门重申,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。重点支持京津冀及周边、长三角、珠三角治理雾霾,支持重点流域城镇污水处理管网设施建设,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。 本报记者 叶薇

法律专家表示,我国尚未对消费税立法,只能依相关行政法规执行—— 未经人大批准,此次调税合法吗?

党的十八届四中全会强调“依法治国”“税收法定”的原则下,三次调整成品油消费税都未经人大批准,调整是否合法?依法调税的程序应该如何?我国税收法定的“时间表”是什么?记者就此采访了权威法律专家。

现有法律法规下调税合法

北京大学法学院财税法研究中心主任刘剑文说,税率的调整,是税收法定原则下全国人大专有的权利。

中国政法大学财税金融法研究所教授施正文认为,根据全国人大的授权和《立法法》规定,全国人大及其常委会有权作出决定,授权国务院根据实际需要,对其部分事项先行制定行政法规,并根据经济社会发展的实



际需要对有关税收制度进行相继调整。

专家表示,从现行法律法规下,由国务院研究决定提高成品油消费税税率,财政部、国家税务总局根据国务院的决定颁布政策操作文件,符合现有的程序。

调税倒逼消费税立法提速

专家指出,在税收立法的原则下,应以消费税税率调整为契机,加快消费税立法进程,凸显税收法治思维。

施正文认为,调整消费税率,按理应依据消费税法调整,但我国目前尚未对消费税进行立法,只能依据《中华人民共和国消费税暂行条例》执行,而条例属于国务院的行政法规。他建议,未来应加快税收法定进程,尽早

推出消费税法。

税收法定“时间表”已定

党的十八届三中全会明确提出要“落实税收法定原则”。刘剑文说,十八届三中全会决定提出,到2020年要建立现代财政制度,其中包括建立现代税收制度,用法律来规定税收的基本形式,实际为“税收法定”指明了时间表。

目前,全国18个税种中只有个人所得税、企业所得税、车船税3个是经过人大立法的。

“这意味着未来几年税收立法的任务非常艰巨。”施正文说,根据改革时间表,到2020年前,主要的税种都应有法可依。

「三连调」释放的政策信号

“还会有下一次吗?”成品油消费税调整消息一经发布,很多人都发出了这样的疑问。一个多月时间内,这一税种连续三次上调,其背后的政策信号引起人们关注。

■ 油价“任性跌”但消费不能“任性”

细数最近的三次调整成品油消费税,一个共同特征都是利用了国内油价下调的“窗口期”,也就是说油价的下跌为成品油消费税调整提供了窗口。

“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’。”财政部财科所所长刘尚希说,目前国内能源资源依旧处于短缺,不足以支撑“敞开口”的能源消费。

本轮国际油价下跌已持续20多周,而且无反弹迹象。业内人士分析,受我国原油进口渠道狭窄、原油进口受制于人、以及远洋运输能力不足等诸多因素影响,油价暴跌并没有改变我国长期石化能源需求旺盛与可持续供应不足的矛盾。

刘尚希说,消费需求增加、能源使用效率低等原因也加剧国内能源资源短缺。2013年我国能源消费量占全球22.4%,但单位GDP能耗却是美国的3.5倍、日本的7倍,也高于墨西哥等发展中国家,加剧了对能源安全的威胁。此外,要实现永恒的“APEC蓝”,也需要通过引导成品油消费,抑制机动车数量的快速增长。

■ 油价过低使新能源产业陷“推广难”

有关机构研究显示,原油价格在每桶80美元以上时,正是我国新能源产业发展很快的阶段。这意味着,原油价格过快下跌,新能源产业首当其冲受到影响。

刘尚希认为,油价不断下降,给新能源产业带来的一个冲击就是陷入“推广难”。研究发现,作为替代能源的燃料乙醇生产成本每吨普遍在7800元,国际原油价格在60美元时,燃料乙醇的生产成本已经远高于汽油的出厂价格,市场推广面临困难。同样,油价下降,新能源汽车的推广销售也会举步维艰。

此外,专家指出,油价不断下降,也加大国家补贴新能源产业的压力。

中国人民大学教授朱青认为,上调成品油消费税,增加的税收有助于缓解国家财政的支出压力,对于加快我国经济转型升级具有重要意义。

■ 考虑百姓承受负担兼顾社会公平

回顾三次成品油消费税调整,除首次调整恰逢油价“九连跌”,最终该下降幅度与提税相互冲抵,油价保持不变外,其余两次调整都没有用足油价下调空间,也就是说提税的同时,出于考虑百姓负担和社会承受能力,都努力实现了油价的同步下降,兼顾生产和消费。

此外,三次提高成品油消费税,汽油和柴油消费税单位税额均保持一定的差距,由改革前的每升0.2元扩大到每升0.32元。财政部和国家税务总局表示,这主要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。

同时,受国内经济增速放缓等影响,去年以来柴油销量明显下降。随着我国工业化进程的加快,柴汽油消费比逐渐下降,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,顺应汽柴油消费税结构的变化趋势。

本版稿件除署名外均据新华社