

成品油价格和税费改革正式实施

■本刊记者

2008年12月18日,国务院印发了《关于实施成品油价格和税费改革的通知》,决定及时把握近期国际原油价格持续回落的有利时机,自2009年1月1日起实施成品油税费改革。同时,决定完善成品油价格形成机制,理顺成品油价格,国内成品油价格实行与国际市场原油价格有控制的间接接轨。国家发改委同时决定,自2008年12月19日零时起降低成品油价格。

推进成品油价格和税费改革,对规范政府收费行为,公平社会负担,促进节能减排和结构调整,依法筹措交通基础设施维护和建设资金,促进交通事业稳定健康发展,都具有重大而深远的意义。

实施成品油税费改革

《通知》规定,提高现行成品油消费税单位税额,不再新设立燃油税,利用现有税制、征收方式和征管手段,实现成品油税费改革相关工作的有效衔接。一是取消公路养路费、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。二是逐步有序取消政府还贷二级公路收费。三是提高成品油消费税单位税额。汽油消费税单位税额每升提高0.8元,柴油消费税单位税额每

升提高0.7元,其他成品油单位税额相应提高。加上现行单位税额,提高后的汽油、石脑油、溶剂油、润滑油消费税单位税额为每升1元,柴油、燃料油、航空煤油为每升0.8元。

《通知》明确,成品油消费税属于中央税,由国家税务总局统一征收(进口环节继续委托海关代征)。纳税人为在我国境内生产、委托加工和进口成品油的单位和个人。纳税环节在生产环节(包括委托加工和进口环节)。计征方式实行从量定额计征,价内征收。也就是说,提高的税额包含在现行油品价格之中,征税多少与油品价格变动没有关系,只与油量多少相关联。今后将结合完善消费税制度,积极创造条件,适时将消费税征收环节后移到批发环节,并改为价外征收。

关于特殊用途成品油消费税政策,《通知》指出,提高成品油消费税单位税额后,对进口石脑油恢复征收消费税。2010年12月31日前,对国产的用作乙烯、芳烃类产品原料的石脑油免征消费税;对进口的用作乙烯、芳烃类产品原料的石脑油已纳消费税予以返还。航空煤油暂缓征收消费税。对用外购或委托加工收回的已税汽油生产的乙醇汽油免征消费税;用自产汽油生产的乙醇汽油,按照生产乙醇汽油所耗用的汽油数量申报纳税。对外购或委托加工收回的汽油、柴油用于

连续生产甲醇汽油、生物柴油的,准予从消费税应纳税额中扣除原料已纳消费税税款。

国家发展改革委、财政部、交通运输部、国家税务总局有关负责人表示,这次在提高汽、柴油消费税单位税额的同时,也相应提高石脑油、溶剂油等油品的消费税单位税额,主要是因为石脑油、溶剂油等油品一样都属于石油制品,特别是石脑油油品组成成分与柴油相近,经过简单加工便可变为汽、柴油,如果不相应提高其单位税额,将会造成较大的税率差异,可能冲击正常的油品市场秩序,出现偷税逃税等问题。另外,这也是国际通行做法。实施成品油税费改革后,我国汽、柴油的税负水平不仅仍低于欧盟国家的水平,也低于周边国家和地区的水平。这一税负水平是与我国现实经济状况和长远发展战略相适应的。

新增税收收入专款专用

对于新增税收收入的分配,《通知》明确,新增成品油消费税连同由此相应增加的增值税、城市维护建设税和教育费附加具有专项用途,不作为经常性财政收入,不计入现有与支出挂钩项目的测算基数,除由中央本级安排的替代航道养护费等支出外,

其余全部由中央财政通过规范的财政转移支付方式分配给地方。改革后形成的交通资金属性不变、资金用途不变、地方预算程序不变、地方事权不变。具体转移支付办法由财政部会同交通运输部等有关部门制定并组织落实。新增税收收入按以下顺序分配：一是替代公路养路费等多项收费的支出。具体额度以2007年的养路费等六费收入为基础，考虑地方实际情况按一定的增长率来确定。二是补助各地取消政府还贷二级公路收费。每年安排一定数量的专项补助资金，用途包括债务偿还、人员安置、养护管理和公路建设等。三是对种粮农民增加补贴，对部分困难群体和公益性行业，考虑用油量和价格水平变动情况，通过完善成品油价格形成机制中相应的配套补贴办法给予补助支持。四是增量资金按照各地燃油消耗量、交通设施当量里程等因素进行分配，适当体现全国交通的均衡发展。

完善成品油价格形成机制

《通知》明确，国产陆上原油价格继续实行与国际市场直接接轨，国内成品油价格继续与国际市场有控制地间接接轨。成品油定价既要反映国际市场石油价格变化和企业生产成本，又要考虑国内市场供求关系；既要反映石油资源稀缺程度，促进资源节约和环境保护，又要兼顾社会各方面承受能力。

国内成品油出厂价格以国际市场原油价格为基础，加国内平均加工成本、税金和适当利润确定。当国际市场原油一段时间内平均价格变化超过一定水平时，相应调整国内成品油价格。汽、柴油价格继续实行政府定价和政府指导价。在国际市场原油价格持续上涨或剧烈波动时，继续对汽、

柴油价格进行适当调控，以减轻其对国内市场的影响。航空煤油等其他成品油价格继续按现行办法管理。液化气改为实行最高出厂价格管理。

四部委有关负责人表示，国内成品油价格与国际市场原油价格间接接轨，而不是与国际市场成品油价格直接接轨，主要基于以下考虑：一是国际市场原油属世界性流通产品，而我国有一半原油需要进口，原油价格不直接接轨，国际市场资源就难以进入国内市场，国内市场供应就难以得到保证。二是近年来国际油价因受基金投机炒作等不正常因素影响，严重扭曲，国内成品油价格与国际市场有控制地间接接轨，将避免国际市场油价大幅波动给国内市场带来的不利影响。三是国内成品油市场需求基本由国内加工能力提供，按国际市场原油价格、加工成本、税收和合理利润确定国内成品油价格，更符合我国国情。

目前我国汽、柴油含税零售价格高于美国，但低于欧洲和亚洲主要国家。这主要是由于各国政府能源政策取向不同，成品油税负水平差异较大造成的。美国是世界上最早生产

石油的国家，早期石油资源能自给自足，历史上即采取了低税负的政策，并延续至今，因此成品油含税零售价格水平相对较低。而欧洲和亚洲主要国家，由于石油资源匮乏，为抑制石油消费，采取了高税负的政策，消费者购买成品油实际支出水平相对较高。

这次成品油价税费改革是在不提提高现行汽、柴油价格前提下进行，并且在现行成品油价格水平上，国家已经对种粮农民、部分困难群体和公益性行业给予了补贴。此次改革后，原有的油价补贴政策继续执行和完善。一是当年成品油价格变动引起的农民种粮增支继续纳入农资综合直补政策统筹安排，对种粮农民综合直补只增不减；出租车在运价调整前，继续由财政给予临时补贴。二是渔业（含远洋渔业）、林业、城市公交、农村道路客运（含岛际和农村水路客运），补贴标准随成品油价格的升降而增减。三是各地政府将综合考虑成品油、液化气等调价和市场物价变动因素，继续做好城乡低保对象等困难群体基本生活保障工作。

