

成品油税费改革成效显著

本刊评论员

2009年1月1日起我国开始实施成品油税费改革。从一年来的实施情况看,改革进展平稳顺利,总体执行情况良好,改革预期目标基本实现。

实施成品油税费改革,通过公平、规范的税收制度依法筹措交通基础设施建设和维护资金,增强了公共财政的保障能力;不断完善的新增成品油消费税收入分配机制,较好地协调和规范了中央和地方的分配关系。与此同时,取消政府还贷二级公路收费工作有序开展。山东、江苏等13个省份一次性取消政府还贷二级公路收费,共撤销站点1430个,占全国政府还贷二级公路收费站总量的74%;涉及公路里程7.7万公里,占全国同类公路里程的77%。交通收费稽征人员妥善安置。据统计,全国成品油税费改革共涉及各类稽征管理人员近46万人。为妥善安置改革涉及人员,各地创新机制,广开渠道。截至2009年11月底,海南、云南、宁夏等地已完成全部改革涉及人员安置工作;辽宁等省已完成政府还贷二级公路收费人员安置。种粮农民和相关行业补贴及时拨付。为减轻成品油消费税提高对相关群体和行业的影响,2009年已拨付种粮农民粮食直补资金151亿元,农资综合直补资金795亿元。同时,拨付了2009年上半年渔业等五大行业油价补贴资金105亿元。

成品油税费改革准确把握时机、方案设计缜密,改革成效显著,在促进节能减排和结构调整、应对国际金融危机、规范交通税费关系等方面发挥着重要和深远的效用。

成品油税费改革的实施已经成为应对国际金融危机的有力举措,彰显决策层抢抓机遇科学决策的智慧和胆识。成品油税费改革的启动研究、方案论证阶段恰值百年不遇的金融危机肆虐全球,党中央、国务院高瞻远瞩、审时度势,及时抓住了国际油价大幅回落的机遇,果断决策实施成品油价税费联动改革。同时,将改革作为实践结构性减税政策的重要内容,既立足于应对全球金融危机这一当前问题,又着眼于解决制约我国经济发展的长远矛盾,体现了扩内需、保增长、调结构、促改革、惠民生的有机结合。

成品油税费改革的实施有效实现了合理引导成品油消费、促进节能减排的目的。随着我国宏观经济形势的发展变化,能源和环境问题凸显,节能减排任务艰巨。成品油税费改革顺应社会各界要求运用税收手段抑制燃油不合理消费的呼声而适时推出,大幅度提高了成品油消费税额标准,充分体现了“多用油多负担、少用油少负担”的原则,对于促进经济结构调整、鼓励节约能源,引导合理消费等具有重要意义。

成品油税费改革的实施理顺了交通税费关系,规范了政府收费行为,建立了公路养护和管理的新的筹资机制。通过取消公路养路费等多项收费和政府还贷二级公路收费,进一步规范了政府收费行为,解决了交通收费征管中长期困扰难以解决的问题,基本上杜绝了车辆异地挂靠、大吨小标等现象,促进了道路安全通畅和公路有序管理。改革后运用税收的办法筹集公路建设资金,筹集方式更加规范,公路养护和管理方面的资金保障更加充足。

成品油税费改革的实施获得了广大群众的普遍拥护和全力支持。成品油税费改革是在成品油价格不升反降和妥善安置收费人员的前提下实施的,并且在当前成品油价格水平上,进一步完善了对种粮农民、部分困难群体和公益性行业的补贴政策,保障了这些特殊群体的利益。多数部门和人员对改革给予了充分理解,改革最终赢得了广大群众的普遍拥护和全力支持,酝酿多年的成品油税费改革,以平稳的脚步走过了一年。

总的看,成品油税费改革是贯彻落实科学发展观的重大实践,是应对国际金融危机、促进经济平稳较快发展的一项重要举措,是深化税费制度改革、完善社会主义市场经济体制与公共财政体制的又一座里程碑。

为巩固和扩大成品油税费改革已取得的成果,下一步,我们需要以开拓创新的精神,不断完善相关措施。继续做好成品油税收收入的预算执行和收入监管,为改革实施提供充足的资金保障。尽快规范交通资金管理,加快资金拨付进度,保证基层交通部门人员经费和道路基础设施建设及养护资金需求。积极探索建立适应成品油税费改革的新的普通公路建设投融资体制,为税费改革后普通公路的可持续发展提供重要保障。