

燃油税改革呼声日高,改革箭在弦上,海南是否在全国“同轨变道”成为社会关注的焦点——

一脚油门是否还能踩到底

本报记者 侯小健 通讯员 陈涛 麦世晓

随着国家发改委关于计划开征燃油税的消息陆续发布,加上媒体热议,动议已久的燃油税改革渐渐浮出水面。面对一场即将到来的改革,作为经济特区的海南,是否在全国“同轨变道”,曾作为特区改革品牌的“一脚油门踩到底”还能否延续等等,引来了人们关注的目光。

交通厅:海南燃油附加费改革开全国先河

提起燃油税,人们自然会联想起14年前的海南燃油附加费改革。早在1994年1月1日起,海南就在全中国率先实行了公路规费征收模式改革,将公路养路费、过桥费、过路费和公路运输管理费四费合一为燃油附加费,统一征收。

在全国其他各地为三步两岗的停车缴费不胜其烦的车主、司机和乘客,只要到了海南的道路上,就可以一路畅通。

“14年前的那场改革完全得益于特区的探索和创新精神,否则,‘一脚油门踩到底’根本不可能实现。因其独特,凸显了海南改革的超前性。”该负责人对此颇有感慨。

改革成效有目共睹,实现了人员、货物在路上的自由流动,一路坦途,十分顺畅。国内独一无二的“海南模式”曾令国内交通同行称羨不已。

该负责人说,通过燃油附加费改革,促进了交通规费的快速增长,为公路养护和建设筹集了大量资金。14年来累计征收燃油附加费81.2亿元,年均递增10%。

省交通规费征稽局有关负责人说,海南省实施燃油附加费改革,其意义不仅仅在于多收了多少钱,更重要的是对传统的交通规费征管制进行了全面改革。

开征燃油税后,“一脚油门踩到底”还能否延续?谈及此,省交通厅有关负责人说,目前国家有关部门仍在研究燃油税开征的具体细节,目前尚无定论,海南也无法确定,但不管怎样,我省将服从国家大局。据了解,省政府正召集有关部门研究具体的应对措施和方案,以便与国家改革方案相衔接。

“我们的宗旨是确保海南公路的可持续发展,巩固海南燃油附加费的改革成果。”该负责人说。

专家:“一脚油门踩到底”不应夭折

“海南燃油附加费改革是全国首创,为全国树立了样板,代表了改革的方向,是特区改革精神的体现,‘一脚油门踩到底’不

该‘夭折’”。海南大学中国现代经济理论研究所所长王毅武博士说。

王毅武说,在海南的公路上驾车,感觉十分顺畅,其原因是没有收费站。不管怎么说,海南的改革是成功的,这一成果不应废弃。王毅武坦言,率先的改革并不意味着善尽美,对改革存在的问题和矛盾要深入调查,认真研究,周密解决。国家开征燃油税,不应否定海南的改革成果,海南“一脚油门踩到底”还应持续下去。

王毅武还建议,燃油税开征前须调低油价,理顺成品油定价机制,否则难以达到抑大扬小、节能减排的目的。

中国南海研究院副院长朱华友博士认为,海南燃油附加费改革在全国属创新之举,曾在国内引起了强烈的反响,得到了社会各界的普遍认同,这对我国目前开展的燃油税改革不无启发,国家有关部门应好好总结,作为决策参考。

朱华友说,燃油税改革牵涉方方面面,牵一发而动全身,尤其是涉及到广大百姓利益,应谨慎行事,对税率应认真测算,不要过多增加百姓负担。比如,涉及到农民、渔民的用油问题,国家应好好考虑如何补贴,改革要有一个很好的方案设计,应更多借鉴国外发达国家经验和海南的经验,积极稳妥推进。

也有专家称,海南征收的是“费”而非“税”,有其特殊性,且征收对象和范围与国家即将开征的“燃油税”不尽相同。燃油税涉及面广,是项复杂的工程,还有许多深层次问题亟待解决。

运输企业:改革应考虑企业利益

燃油税的开征,对运输企业的影响显而易见。“燃油税改革是大势所趋,然而,其牵涉面广,操作起来难度大,需要平衡各方利益,改革应充分考虑运输企业的利益。”海汽运输集团有限公司董事长、总经理夏斌说。

夏斌说,燃油税的开征,人们关注的是税费如何确定,需要国家有关部门认真测算,因为这涉及到企业及广大车主的负担问题。

“毫无疑问,开征燃油税后,总的原则是跑得越多,缴税越多,这样势必加重我们运输企业的负担,如何消减这一负担是我们必须面对的现实问题。”夏斌说。

夏斌举例说,这几年油价节节攀升,近8年来,油价已涨了一倍多,但车票票价基本没调,我们已面临着巨大的成本压力,假如开征燃油税之后,国家如不给予一定政策支持,企业将不堪重负。

夏斌说,国家着眼于节能,鼓励发展公共交通,但前提是必须企业以较低的成本运营。客运行业是服务百姓的,是公共交通的一个组成部分,带有一定公益性。在燃油税改革中,国家应给予运输企业适当优惠政策。新增的负担应由国家、企业和消费者各承担一些,单靠企业自身显然难以承担。

海南某客运公司司机郭太昆说,燃油税改革,如果像报上说的那样,势必会增加道路运输企业的税负成本,因为营运车辆作为公共交通,主要是满足百姓的出行需求,行车里程不会缩短,油耗自然降不下来,成本将相对增加。郭太昆建议,燃油费改革后,应像工业用电和民用用电一样,实行差别价格。这样,运输企业才有生存空间。

郭太昆还有个担忧,他说,如果税率一刀切,那么不同的交通工具运营成本也不一样,这势必会造成新的不公平竞争。



车主司机:担心再设卡收费

燃油税涉及广大车主的切身利益,燃油税的开征,其关注度自然不会亚于14年前的海南燃油附加费改革。

不少车主及司机在接受记者采访时,总有几分担忧:开征燃油税后,是否会像以前那样再设卡收费?

三亚平海旅游车公司车队队长吴省认为,国家实行燃油费改革是大势所趋,但要考虑广大老百姓的切身利益。假如改革后,海南又像1994年以前那样在路上设卡收费,这岂不又走回头路?如是那样,就没意义了。

吴省说,海南燃油附加费改革已实施14年,“一脚油门踩到底”很受广大车主和司机欢迎,不少岛外游客对海南公路不设卡收费的做法也很赞赏。所以,不管怎么改,最好是保持目前的一路顺畅。如恢复设卡收费,不仅增加管理成本,还会误了游客的行程。而且无休止的停车、缴费、开车,汽车废气排放也会污染环境,更重要的是影响了海南作为国际旅游岛的整体形象。

“我们支持燃油税改革,但海南最好是维持现有的模式不变。”吴省建议。

一私家车车主刘先生称:“我的车每月用油约120升,量不大,开征燃油税后,估计油料开支会有所增加,但我觉得可以接受,我倒是不希望路上再设卡收费,那样开车来很不爽。”

(本报海口11月25日讯)



受国际国内市场影响,我省成品油近日出现暗降现象,最高优惠0.4元。用加油卡加油,柴油最高优惠0.4元,汽油优惠0.20元,如果付现金100元返利1元。93号汽油由7.56元/升降为7.36元/升。本报记者 古月摄

媒体热议燃油税

《中国日报》:公路收费站能否撤销是人们最关注热点

11月18日,中国国家发展改革委员会能源研究所所长韩文科向英文《中国日报》透露,中国政府将马上开始征收燃油附加税。一时间,燃油税成为媒体的热议话题。连日来,各大媒体有关燃油税的相关报道从未间断。记者浏览了部分网络及报刊有关燃油税的报道,何时开征,如何确定税率、燃油税的征收范围,以何种方式征收等成为热议的焦点。然而,过路、过桥费是否包含其中,公路收费站能否撤销则是人们最为关注的热点。

《第一财经日报》:油价改革关键是要理顺厂商销售价格

《第一财经日报》11月20日的报道说,要进行油价改革,关键是要理顺厂商销售价格;要进行油价改革,必然首先要触及垄断油企的利益。目前国内成品油价格高出国际价格一截,过高的零售价格本身就是对消费者利益的侵占。当下首先需要进

行厂商价格同国际接轨,把油价降下来,尔后再去谈推出燃油税。

央视《新闻1+1》:一系列问题难下定论还需留待决策

11月21日,央视《新闻1+1》报道说,开征燃油税是牵一发而动全身的系统工程,燃油税究竟属于国税还是地税,中央与地方如何分成,各部门之间的利益如何分配,营运与家用车辆征收标准如何区分,一系列问题难下定论,还需留待有关部门决策。

《重庆时报》:希望海南介绍燃油附加费征收经验

11月21日的《重庆时报》报道称,“全省没有收费站”是海南人引以为荣的招牌之一。在大家对燃油税开征时机和税率乃至免费范围莫衷一是的时候,希望海南省相关部门总结经验,介绍燃油附加费的征收经验,给大家算一笔细账,让讨论和听证不至于陷入空谈。截止今日,有关燃油税开征的话题仍在热议中。

海南为何实行“四费”合一

还有一个背景是,交通基础设施建设落后已成为当时制约海南省经济发展的“瓶颈”。当时拮据的政府财政难以满足公路建设的巨额投资需求。

“用改革的办法,创造一个物物其流的良好环境”,是时任省委书记阮崇武当时强烈的想法。1993年12月19日,阮崇武签署了海南省人民政府第39号令《海南经济特区机动车辆燃油附加费征收管理办法》,将养路费、过路费、过桥费、运输管理费四费合一,征收燃油附加费。此项改革自1994年1月1日开始正式执行。

海南燃油附加费改革成效有目共睹,实现了人员、货物在路上的自由流动,促进了交通规费的快速增长,为公路养护和建设筹集了大量资金。高速公路从无到有,以环岛高速公路为主骨架,“三纵四横”国道省道为主干线的公路网基本形成。

据统计,目前,全省公路总里程从1993年的13066公里发展到2000年6000多公里。高速公路由1993年的270公里发展到660公里。公路密度位居全国前列。

另外,改革的另一成就是从源头解决了公路“三乱”问题,使公路畅通无阻。同时,也降低了征收成本,简化了缴费手续。

延伸阅读

本报海口11月25日讯(记者侯小健)“燃油税很快就要开征了”。连日来,在全国范围内征收燃油税的消息频频见诸于各大媒体,燃油税一时成为各大媒体的热议话题。消息刊发后,引起了全社会的普遍关注。

《21世纪经济报道》:关键的问题是税率定在多少

《21世纪经济报道》11月20日的消息说,目前相关部门在开征燃油税的内部讨论中,给出了一个非常紧迫的时间点——12月1日正式开征的可能性比较大。至于燃油税的税率,权威专家则认为应该在30%—50%之间。

该报道称,从现在的形势来看,燃油税是不是要很快开征已经悬念不大,关键的问题是,税率定在多少?燃油税抵扣的费用有哪些,包不包括过桥过路费?有多家媒体撰文认为,燃油税开征的具体方案要经过公众的充分讨论,是很有道理的。闭门造出来的“车”,很可能会进一步加重民众负担。

该报道称,从现在的形势来看,燃油税是不是要很快开征已经悬念不大,关键的问题是,税率定在多少?燃油税抵扣的费用有哪些,包不包括过桥过路费?有多家媒体撰文认为,燃油税开征的具体方案要经过公众的充分讨论,是很有道理的。闭门造出来的“车”,很可能会进一步加重民众负担。

该报道称,从现在的形势来看,燃油税是不是要很快开征已经悬念不大,关键的问题是,税率定在多少?燃油税抵扣的费用有哪些,包不包括过桥过路费?有多家媒体撰文认为,燃油税开征的具体方案要经过公众的充分讨论,是很有道理的。闭门造出来的“车”,很可能会进一步加重民众负担。

该报道称,从现在的形势来看,燃油税是不是要很快开征已经悬念不大,关键的问题是,税率定在多少?燃油税抵扣的费用有哪些,包不包括过桥过路费?有多家媒体撰文认为,燃油税开征的具体方案要经过公众的充分讨论,是很有道理的。闭门造出来的“车”,很可能会进一步加重民众负担。

该报道称,从现在的形势来看,燃油税是不是要很快开征已经悬念不大,关键的问题是,税率定在多少?燃油税抵扣的费用有哪些,包不包括过桥过路费?有多家媒体撰文认为,燃油税开征的具体方案要经过公众的充分讨论,是很有道理的。闭门造出来的“车”,很可能会进一步加重民众负担。

该报道称,从现在的形势来看,燃油税是不是要很快开征已经悬念不大,关键的问题是,税率定在多少?燃油税抵扣的费用有哪些,包不包括过桥过路费?有多家媒体撰文认为,燃油税开征的具体方案要经过公众的充分讨论,是很有道理的。闭门造出来的“车”,很可能会进一步加重民众负担。

该报道称,从现在的形势来看,燃油税是不是要很快开征已经悬念不大,关键的问题是,税率定在多少?燃油税抵扣的费用有哪些,包不包括过桥过路费?有多家媒体撰文认为,燃油税开征的具体方案要经过公众的充分讨论,是很有道理的。闭门造出来的“车”,很可能会进一步加重民众负担。

该报道称,从现在的形势来看,燃油税是不是要很快开征已经悬念不大,关键的问题是,税率定在多少?燃油税抵扣的费用有哪些,包不包括过桥过路费?有多家媒体撰文认为,燃油税开征的具体方案要经过公众的充分讨论,是很有道理的。闭门造出来的“车”,很可能会进一步加重民众负担。

国际燃油税怎么收 迄今为止,国际上已经有130多个国家开始征收燃油税,尽管征收的力度各不相同,但目的都是为了控制汽车能源消耗,以及筹措资金进行道路交通运输系统维护。其中,美国对汽油征收30%的税率,英国税率是73%,日本税率是120%,德国税率是260%,法国的税率是300%。燃油税在国际上被认为是一项以提高油品价格来控制消费总量,提升能源使用效率的财政政策,普遍被视为是最有效的财政调节手段。以日本为例,拥有一辆车重1100公斤,排量1800CC,价格180万人民币,也就是约合12.6万元人民币的轿车,日本消费者从购置到之后九年使用期间,燃油税使用要达44万人民币,约合3.7万元人民币。在日本开车,加油会感觉特别贵,普通轿车加满一次50升左右的标准油箱要7000日元左右,约合人民币490元,其中大约60%都是燃油税。(侯辑)

热烈庆祝“海之缘”被评为海南省著名商标 继桂林旅游专列成功出行后,我社隆重推出 海南游 2折起 机票 酒店 租车 66663999 万绿园 66699989

债权转让通知暨债务催收公告 中国东方资产管理公司海口办事处与海南省财政厅签订债权资产包转让合同,将下列清单所列的债权全部转让给海南省财政厅。债权转让后,海南省财政厅取代中国东方资产管理公司原债权人地位,成为新的债权人。中国东方资产管理公司特此公告通知债务人及担保人上述债权转让事宜。

浪花机票·旅游 24小时热线 66669999 网上订机票惊喜多多 www.96969999 欢迎企事业单位个人加入浪花会员,省钱多多 昆明大理丽江玉龙雪山双飞6日1780(赠天龙八部影视城) 开心出岛 快乐旅程 三亚一日游 好好玩