

车船税二度“上会”争议依旧 税种性质受质疑

在日前的分组审议中，全国人大常委会委员仍然针对车船税的立法目的与性质产生了争议，并建议再对此进行论证修改。

方新委员提出了这样的疑问：“我还是想问这部法律的性质到底是什么、要解决的是什么问题？”

“如果是为了达到节能减排的目的,就用燃油税,确实体现多开多缴、少开少缴、不开不缴这样一个公平的原则；如果是为了调节社会贫富差距,则不应该按照排气量而应该是按照车的价值计税。”

他表示,按车船价值计税并非难事,即按购买的价格加年度折旧计税,技术上一定可以做到。

按照惯例,法律草案一般要经过三审之后方能通过。刚刚进行二审的车船税法草案,争议尚存,能否通过尚待观察。

降低绝大部分车主税额

现行车船税暂行条例及其实施细则规定,小型客车按 360 元至 660 元的税额幅度统一计征。2010 年 10 月,全国人大常委会审议的车船税法草案一审稿将现行规定修改为按排气量大小分档计征,税额为 60 元至 5400 元。

这引起了社会公众的普遍质疑。新华社连续发文,并评论称“税务部门不能把私家车当成‘唐僧肉’,把今年大幅度增税,明年推出新税种变成一种常态”。

全国人大常委会法制工作委员会去年 12 月 14 日向社会公布了公开征求意见的结果。结果显示,在收到的近 10 万条意见中,建议对草案进行修改、降低税负的意見占

54.62%。

经相关部门研究,草案二审稿提出的修改方案是仍将乘用车按排气量划分为七档,但将 2.0 升及以下的税额幅度降低,具体是:

1.0 升(含)以下的年基准税额保持不变,仍为 60 元至 360 元;1.0 升以上至 1.6 升(含)的年基准税额由一审稿规定的 360 元至 660 元降为 300 元至 540 元;1.6 升以上至 2.0 升(含) 的年基准税额由一审稿规定的 660 元至 960 元降为 360 元至 660 元。

同时,从税负的阶梯式递进考虑,草案二审稿对 2.0 升以上至 4.0 升(含)的税额幅度也相应做了些微调。2.0 升以上至 2.5 升(含)的税额为 660 元至 1200 元;2.5 升以上至 3.0 升(含)的税额为 1200 元至 2400 元;3.0 升以上至 4.0 升(含) 的税额为 2400 元至 3600 元;4.0 升以上的税额仍为 3600 元至 5400 元。

全国人大法律委员会副主任委员张柏林在会上介绍说,目前 2.0 升及以下乘用车占乘用车总数的 87% 左右。经过调整后,2.0 升及以下乘用车的名义税负不会增加。

这一修改得到了参会的部分委员的认同。南振中委员在会上说,对乘用车的年基准税额进行了降低处理,这在一定程度上减轻了纳税主体中城镇居民的负担,是一个进步。

不按价值计的财产税？

尽管税额调整获得委员认同,但在审议中,围绕着该法的立法目的、实际效果仍然产生了诸多争议。

草案首次提请审议时,财政部部长谢旭人受国务院委托,对草案

广征民意 4 个月后,争议不断的车船税法草案提交全国人大常委会二审。草案经过大幅调整后降低了绝大部分车主税额,可谓“开门”立法、吸纳民意。然而,关于车船税税种的性质依然引起了与会人员的热议。

做了说明。

谢旭人表示,车船税计税依据理论上应是车船的评估价值,但车船的数量庞大且分散于千家万户,价值评估难以操作。按排气量征税可基本体现车船税的财产税性质,体现鼓励使用低能耗、低排放的小排量汽车的政策,从征管角度看也有较强的可操作性。

去年草案征求意见时就有公众提出,草案将车船税定义为财产税,但又按排气量征税,立法目的不明确,逻辑关系不清晰。如果是为了达到节能减排的目的,应用燃油税调节,切实体现多缴多开、少缴少开、不缴不开的公平原则;如果是为了调节社会贫富差距,则不应以汽车排量而应以其价值为计税依据,价值越高,征税越多。

草案初次审议时就有委员表示,如果为了达到节能减排的目的,这部法显然不合适,因为当前已经制定了燃油税。燃油税是最科学的,烧多少油,就排放了多少尾气,就消耗了多少能源,那是再精确不过了,



跟开 2.0 升和 3.0 升的车没有关系。

国家税务总局税收科学研究所所长刘佐也曾提出,目前中国涉及车辆的税种很多,应当统筹考虑税种设置和税负总体水平。车船税不可能承载过多的经济功能,如节能减排、调节财产和消费等。

不少参会的委员都表示,希望能进一步明确车船税的性质与目的。

全国人大常委会副委员长严隽琪也表示,希望能够比较清楚地说明这个税的基本性质。“从内容来说,它是一个综合性的,既体现了财产税的含义,又体现了节能减排的导向。如果从增加消费的角度,还希望老百姓能多买车。现在是把这几个含义混合在一起,希望能够进一步明确。” 严隽琪说。

“开门”立法受肯定

虽然争议仍存,但草案“大修”已经体现出“开门”立法的民主精神和民生情怀。

据新华社报道,在去年底草案公布后收到的 97295 条公众意见中,7695 条意见提出应明确车船税的立法目的,草案有借节能减排之名,搭立法便车而提税,加重车主负担之嫌;6850 条意见要求用燃油税代替车船税;4814 条意见要求按车船的价值计税;1598 条意见要求将车船的排气量和价值综合计税。

新华社播发评论指出,坚持科学立法、民主立法,充分发扬民主,广泛听取民意,既是最高国家权力机关的立法传统,也是新形势下做好立法工作的重要保证。

事实上,早在 2008 年 3 月,全国人大常委会就决定法律草案除不宜公开的以外,原则上都要向社会公布,以促进和保障公民有序参与立法。自此,“开门立法”成为一种制度、一种常态,社会公众可以及时阅读法律草案全文,并通过信函、网络等方式提出意见和建议。

(摘自《第一财经日报》文/谢雪琳)

海南“离境退税”试行遇冷 “离岛免税”或于今年试点

据中国之声《央广新闻》报道,海南全面推进国际旅游岛建设,“离境退税”、“离岛免税”等热点问题备受关注,“离境退税”政策试点一个多月来为何遇冷,众人期待的“离岛免税”何时推出?围绕这些热点,在正在召开的海南省“两会”上,记者进行了采访。

离境退税试点以来效果比较有限,该政策试点一月,共验核 129 票退税申请业务,退税货物总值人民币 46 万元,退税金额仅为 5 万元。

在海南省“两会”上,记者采访了海南省长助理、省旅游委主任陆志远。他对第一个月的试点结果并不意外,分析主要有三个原因制约:第一,境外游客少,来海南的游客 95%是内地游客。第二,外国人物习惯跟中国人不太一样,中国人出去旅游经常会给亲朋好友带东西,国外就不是这样。第三,购物品种和购物店不够多,购物宣传还需加大力度,让更多境外游客了解离境退税。陆志远认为,如果解决好这三个

环节,就会有更多的境外游客来享受这项优惠政策。

在采访中,陆志远表示,离岛免税可能会在下半年推出。现在还要创造条件,包括网络监管和购物场所的建设,争取能在比较短的时间内把离岛免税购物按照国家监管的要求,有序可持续地推出来。他认为这将是更大的增长点,更大的亮点。离岛免税政策也有可能比下半年更早的时间段推出。

(摘自《中广网》



记者在海口市龙昆南农贸市场遇到了刚刚买完菜的冯桂霞。听了记者的采访意图,她直率地说:“过去肉贵还可以吃菜,现在菜价都快赶上肉价了。”

我国大中城市菜价普涨 流通成本上升是主因

记者调查 菜价普涨的局面基本形成 并非供需矛盾

今年以来,我国大中城市蔬菜价格持续波动,百姓的刚性支出上升,一些中低收入群众感受尤其明显。

是哪些因素推动了菜价走高?这一势头能否得到遏制?新华社记者们在蔬菜主产区海南和主销区北京等地,对当前蔬菜的产销流程进行了跟踪采访。

调查发现,我国蔬菜生产总体上能够满足消费需求,菜价上涨的主要原因并非供需矛盾。

海南是冬季瓜菜的主产区,百姓也吃不到便宜菜,更不要说蔬菜

自产率只有 20%左右的北京市了。

据北京市农业局信息中心分析,纵观菜价走势,可以确定菜价普涨的局面基本形成。一旦蔬菜价格被推到新的水平,在通胀和其他产品价格上升的环境下,难以回落到前期的水平。

记者从商务部获悉,目前我国年蔬菜需求量约为 6.02 亿吨。农业部统计显示,2010 年,我国人均蔬菜占有量达 470 多公斤,比世界平均水平多 200 多公斤,完全可以满足市场需求。

中国农科院蔬菜花卉研究所所长杜永臣表示,当前菜价波动有非生产环节的原因。中国人民大学农业与农村发展学院副院长郑风田分析说,蔬菜产销环节最多有十多个,流通成本上升,是蔬菜价格上涨的一个重要因素。

北京新发地农产品股份有限公司常务副总经理顾兆学告诉记者,北京蔬菜供应的 70%至 80%来自外地,每天运到新发地的外地菜达 1300 万到 1400 万公斤。由于蔬菜产区、销区分离,加上长距离运输,必然会增加流通成本。

与此同时,蔬菜产区一旦遭受干旱、低温、台风、热带风暴和持续强降雨的袭击,销区遭遇雨雪天气,导致蔬菜运输受阻等,也会引发菜价突发性上涨。

支招 稳定菜价要靠产销“接头”

记者调查发现,目前蔬菜销区的市场集中度越来越高,而产区仍然主要依靠农户一家一户分散生

产,产区和销区之间的蔬菜流通主要依靠许多小经销商完成,小生产和大市场的矛盾十分突出。

据分析,我国蔬菜产销格局中,市场价格垄断程度高,产区和销区之间信息传导滞后,导致了生产的盲目性,以致出现蔬菜供给局部过剩和局部短缺的现象交错,产区“卖难”和销区“买难”的问题并存。

中国人民大学农业与农村发展学院副院长郑风田认为,政府应当通过政策引导、资金投入和服务体系建设,发挥其不可替代的作用。

北京新发地农产品股份有限公司董事长张玉玺认为,现行的产销格局,要求各地政府统筹规划,布局建设蔬菜基地,加强产销衔接,建立农产品市场信息网络,避免盲目生产。

(摘自《齐鲁网》)

社科院法治蓝皮书:七成公职人员赞成公开财产

中国社科院法治蓝皮书中针对公职人员财产监督制度的调研报告显示,81.4%公众和 70%的公职人员认为应当公开公职人员的财产,并赞成扩大财产范围至私车、股票等收入。

调研显示,级别较高的公职人员对公开财产的认同度更高,其中,地厅局局级赞成比例最高,达到 91.3%。在监督范围上,被调查的公

职人员更倾向于县处级以上人员,占比为 35.8%;认为适用于全体公职人员的占 32.7%。而公众则倾向于对所有公职人员的财产实施监督。

调研还显示,公职人员和公众对于公开公职人员本人和配偶的财产分歧不大,公开近亲属财产则存在一定差异。赞成公开财产的公职人员中,同意公开未成年子女、成年子女财产

的有四成多,同意公开公职人员父母、岳父母财产的占两成多,同意公开兄弟姐妹财产的不足两成。

而无论公职人员还是公众,都支持公开《关于领导干部报告个人有关事项的规定》规定以外的财产:私车,持有工艺品及其他贵重物品,证券等交易收入,收受礼金、礼品等,继承及受赠、偶然所得的财产,兼职

活动所获得的报酬或财产利益,租借的资产,负债状况,企业股份。

调研显示,68.3%公众和 63.6%的公职人员认为应当向全社会公众公开公职人员的财产状况。在公开方式上,公众和公职人员支持度最高的是允许公众自行查阅公职人员的申报材料,其次是政府网站公开、政府公告栏公开,最不愿意的是通过媒体公

开。

调研报告最后建议,公职人员财产监督应循序渐进,由点到面。两个方案可以考虑:从新考录、提职的公职人员开始实施,逐步扩大至所有的公职人员;选取一些腐败高发、易发的领域先试点,如工程建设、政法等领域,逐步推行到其他领域。

调研组同时建议,尽快建立健全

相关制度,科学设定被监督对象及被监督财产的范围。特别是,当前隐性腐败与期权腐败高发,财产监督要扩大到公职人员家庭收入和家庭财产变动情况,包括金钱、物质所得,重大投资和消费行为,配偶子女从业、留学情况等。

(摘自《法制日报》文/辛红)

