

■宏观视野

文·谭畅 郑昕

从“有权拒缴”到“有胆拒缴”须法治撑腰

新华社“新华视点”栏目13日播发了《一年仅居民生活电费就“附加”了270亿元?——追踪水电油价“附加费”》。报道发出后,财政部相关负责人回应,对未列入财政部目录清单的行政事业性收费和政府性基金,公民、法人和其他组织有权拒绝缴纳。

“附加费”现象源于计划经济时代,在支持企业运营、补充基础设施建设等方面曾发挥了积极作用。但近年来,一些“附加费”说不清道不明,甚至已沦为地方“小金库”的重要补充,其收支透明度、公平性、合理性广受质疑。

“有权拒缴”的官方回应在网上引发热议:“有权拒缴,但有胆拒缴吗?”水电油等是人们生活的必需品,断水、断电、断油的成本难道有人耗得起。在强势的民生资源提供企业面前,公众几无“协商”的筹码。如果贸然履行“拒缴”这一权利,极有可能对自身生产生活带来严重影响。两相权衡,可能“有权拒缴”最终还是不得不缴。

网友类似质疑并非杞人忧天。河北秦皇岛的“水龙头”马超群前几天被曝光。他凭借水务系统的工作便利,利用供水大量进行权力寻租。在刚性的用水需求面前,这类明目张胆的

索取尚可得意,会有多少人敢对被冠以各种理由的“附加费”行使“拒缴”权利呢?

支持拒缴,不如上下清查、惩前毖后。必须承认,有关部门设立收费项目“白名单”的出发点,是好的,定能带来正面效果。但杜绝名目繁多的“附加费”,仅靠列出“白名单”提醒群众“有权拒缴”显然不够,还应有更多部门参与进来依法圈定“黑名单”,甚至严惩乱收费单位,以杜绝地方部门划定灰色地带继续收费。

中央明确提出,严格执行罚缴分离和收支两条线管理制度,严禁收费罚没收入同部门利益直

接或变相挂钩。然而,当前一些“附加费”的法定化程度仍较低,缺少收费的法律规定,缘起于一纸通知,“几项规定”,且多与部门利益挂钩。

公众从“有权拒缴”到“有胆拒缴”这一跃,最终要靠法治撑腰。除了有关部门将口头上的支持转化为法规,还应在执行层面确立“权责清单”,建立科学决策机制,让人明确哪些费用属于违法乱收费,进而举一反三,维护自身的合法利益。只有相关部门齐抓共管落实责任,根据法律规定设立收费项目,及时依法查处不合理的收费项目,“有权拒缴”才能落在实处。

■资讯

国办发文明促进内贸流通健康发展

国务院近日印发《关于促进内贸流通健康发展的若干意见》指出,我国将减少行政审批,减轻企业税费负担。最大限度取消和下放涉及内贸流通领域审批、备案等行政事项,实行涉企收费目录清单管理。

意见强调,要进一步推进工商用电同价。要创造公平竞争的市场环境。着力消除地区封锁打破行业垄断,落实跨地区经营企业总分机构汇总纳税政策,完善零售、供应商公平交易行为规范及相关制度。

同时,我国还将建立和完善国内贸易企业信用信息记录和披露制度,依法发布失信企业“黑名单”,推动建立健全覆盖线上网络和线下实体店消费的信用评价机制。

意见指出,要加大市场整治力度,集中开展重点商品、重点领域专项整治行动,依法惩治侵权假冒违法行为。

意见鼓励超市、便利店、机场等相关场所依法依规方便就餐;加快生活性服务业营改增改革步伐,加大小微企业增值税和营业税的政策支持力度,进一步促进生活服务业小微企业的发展;完善银行卡刷卡手续费定价机制,取消刷卡手续费行业分类,进一步从总体上降低餐饮业刷卡手续费支出。

涉企行政审批前置服务收费将清理

国家发展改革委17日宣布,已印发《关于清理规范涉企行政审批前置服务收费的通知》,将全面清理涉及企业、与行政审批相关的中介服务收费,废止没有法律法规依据的前置服务收费政策,严格规范中介机构收费行为。

通知要求,各级价格主管部门要加强对行政审批前置中介服务收费的监督检查,对发现的价格违法违规行为要依法严肃处理。

发展改革委表示,通过以上收费政策清理和收费行为规范,一方面将切实减轻企业负担,另一方面将推动行政审批前置事项大幅削减。

首个国家绿色发展示范区发布实施方案

据新华社报道,《中国—新加坡天津生态建设国家绿色发展示范区实施方案》发布,这是国务院批复的第一个国家绿色发展示范区,将为探索中国特色新型城镇化道路提供示范。

国家发改委副主任解振华在发布会上表示,当前绿色发展已经成为世界潮流,但对我国来说,在绿色发展方面没有现成的经验可学。因此,需要搞试点来进行探索,通过典型引路在全国进行推广。

中新天津生态城是中国、新加坡两国政府间的战略合作项目,位于天津滨海新区,占地面积约30平方公里,计划建成一个人口达到35万人,绿色建筑比例达到100%的国际生态城市样板。《实施方案》于10月3日经国务院批复通过。

监管部门全面排查清理违法违规煤矿

发展改革委、国家能源局、国家煤矿安监局发布紧急通知,要求各地全面清查和坚决制止煤矿违法违规建设生产。

通知提出,近期,煤炭行业脱困初见成效,但受地方保护主义和执法不严等因素影响,部分地区违法违规建设和生产问题突出,一些煤矿超能力生产、不安全生产等问题仍未得到有效遏制,严重扰乱市场秩序,影响煤炭总量控制。

通知要求,各产煤省(区、市)人民政府要对辖区内所有煤矿建设项目登记注册,逐一排查认定,摸清底数。对基本建设手续不齐全、今年产量已超出生产能力的煤矿,以及存在重大安全生产隐患的煤矿,一律责令停产停建,限期整改。

通知强调,对责令停产的煤矿,除保证必要的矿井通风、排水等保安负荷外,一律停供采掘用电。同时,要加大问责力度,对弄虚作假、逾期不报或隐瞒不报的煤矿,监管部门将列入黑名单,今后不予办理项目核准和安全核准手续;对属停产整改范围但拒不整改、擅自组织生产的煤矿,由省级人民政府予以关闭。

■点击

节能服务产业税收激励

对符合条件的节能服务公司实施合同能源管理项目,取得的营业税应税收入,暂免征收营业税;节能服务公司实施符合条件合同能源管理项目,项目中的增值税应税货物转让给用能企业,暂免征收增值税;对符合条件的节能服务公司实施合同能源管理项目,符合企业所得税法有关规定的,自项目取得

第一笔生产经营收入所属纳税年度起,第一年至第三年免征企业所得税,第四年至第六年按照25%的法定税率减半征收企业所得税。

这些激励措施的政策依据是《国务院办公厅转发发展改革委等部门关于加快推行合同能源管理促进节能服务产业发展意见的通知》(国办发[2010]25号)、《关于促进节能服务产业发展增值税、营业税和企业所得税政策问题的通知》(财税[2010]110号)、《国家税务总局关于进一步做好税收促进节能减排工作的通知》(国税函[2010]180号)。

山东省发布首批小型电动车准入企业名单

小型电动车 初见政策绿灯

文·本报记者 李禾

一直以来,小型电动车在禁与放的争议中前行。由于其介于电动自行车和电动汽车之间“模糊地带”,其优势和劣势对比鲜明、见仁见智,支持和反对者均大有人在。因为缺乏明确的政策界定,生产厂商和消费者始终顾虑重重。

这一状况正在悄然变化。日前,山东省首次公布了9家符合小型电动车准入条件的企业名单。这次市场准入的依据是此前山东出台的一项行业标准,对企业的生产设备、研发能力、投入规模、售后服务等10项要求进行了审核。

首获“合法身份”

近年来,小型电动车的数量一直在静悄悄地快速增长。尽管没有国家补贴,却有越来越多的像“小号QQ”的电动车,行驶在山东等地的城镇和农村。

根据《标准》,“小型电动车”是指“以蓄电池为动力来源,由电动机驱动,具有四个车轮,最高车速不高于70公里/小时,在采取了确保交通安全和畅通措施的二、三线城市及以下区域内行驶的电动车辆”。

在浙江省长兴市召开的第四届中国新能源汽车产业高峰论坛上,中国工程院院士杨裕生说,发展电动车的必要性已有广泛共识。“我国大城市空气污染的30%—50%来自汽车,原油对外依存度近60%,燃烧1亿吨油约产生3亿吨的二氧化碳。如果发展电动车,能减轻城市空气污染、保障石油与‘国家能源安全’以及减少二氧化碳排放、缓解温室效应等。”

杨裕生认为,发展电动车,以“谷电”代油节能减排。但核心问题是,我国应重点发展哪些种类的电动车?

“我国应大力发展小型电动车。这样的车,政府不给补贴与广大群众的消费水平相吻合,

今年7月1日,山东省在全国率先实施了《山东省汽车行业标准(小型纯电动车)》(以下简称《标准》)、《山东省小型电动车生产企业准入条件》和《关于山东省小型电动车实施车辆保险有关问题的通知》。

山东省是“小型电动汽车推广试点地区”。据统计,今年1—10月,山东省共生产小型电动车13.67万辆,同比增长近50%,投资总额超150亿元;而到今年9月,上路运行的新能源汽车累计达9万多辆,其中50%以上是城市公交车,私家小汽车4万辆左右。

2013年全国产20万辆,供不应求;适合大量二、三线城市和城镇化人口的出行需求;既可用铅酸电池也可用锂离子电池;电池用量少,车体轻,节能省电,又提高安全性;可接220伏的家用电源,或在居民小区停车处设置充电桩,利用变压器夜间的低负荷充电,既方便又可替电网“填谷”,充分利用低谷电。”杨裕生说。

天能集团董事局主席张天任博士说,在小城市、城镇和农村的居民,其出行就是为接送孩子、买菜、上下班等,一天行驶距离仅十几公里。而且这些地方的公共交通发展不够充分,依靠公交难以满足出行需求。低速、低价的小型电动车正好满足了这部分人群的交通需求。

原机械工业部电工局局长、亚太电动车协会执行委员周鹤良说,推广新能源汽车应实行高速与低速并重发展。小型电动车可作为大城市周边中小城市及二、三线城市的短距离出行乘用车。

据悉,山东的每台小型电动车售价3—5万元、车速可达60—70公里/小时、每公里用电成本不到0.1元,比传统燃油汽车节约使用成本约70%。

明确规定安全要求和续航性能

根据《标准》,小型电动车一次充电所需时间应不大于6小时,在车载充电器充电时,一次充电所需时间不大于10小时。续航里程方面,电动车在40—60公里/小时匀速状态下行驶,一次充电续航里程不应少于100公里。在电池方面,产品所使用的免维护铅酸蓄电池、锂离子电池和金属氢镍蓄电池应分别符合QC/T742、QC/T743和QC/T744等电池行业标准。

在准入条件方面,《标准》提出了企业的工艺装备投资规模不低于2亿元(不含土地价值);企业生产的小型电动车需按照国家标准(50公里/小时)通过碰撞试验;新产品开发投入不低于年销售收入的5%;拥有小型电动车三大核心部件之一(动力电池、驱动电机、整车控制系统)以及列入国家工信部《车辆生产企业及产品公告》等十项要求。

“推广新能源汽车已上升为国家发展战略,我们不能排斥低速小型电动车的发展,时速35—50公里、60—70公里的小型电动车,只要符

合国家汽车安全、加速性能、可靠性等方面技术指标,低速电动车应规范引导发展,不能歧视。”周鹤良说。

张天任说,小型电动车用户行驶距离短,可在家庭或单位充电,不存在充电桩的问题。而电池作为电动车的能量之源,是其心脏。当前电池技术和产品的创新发展,也足以支持小型电动车的行驶里程和安全性能。

今年10月,天能能源科技公司的新能源项目正式投产。新项目采用国际、国内一流的自动化生产设备和工艺,主要采用18650号圆柱型锂离子电池,主要用于电动自行车、电动汽车、3C领域及特殊用途的动力型锂离子电池。

张天任说,国家对新能源车加大支持力度,也给电池生产企业带来了更大的机会。而天能能源新项目装配线采用全自动卷绕加自动装配线,可比目前生产工艺节省人员50%以上,电池的一致性大大提高;项目车间还保持恒温恒湿状态,采用自动化注液及焊接工艺,



使生产设备、工艺技术、产能均可达到国内领先水平。天能研发生产的磷酸铁锂电池充电倍率、放电倍率、加速性能、充电时间、安全性

等领域表现远超市场上的同类产品,尤其在零下20℃的低温下放出能量达80%以上,远超国家标准。

尚缺少国家层面行业标准

多位业内人士表示,希望国家层面的小型电动车法规和行业标准能尽快颁布。

杨裕生、周鹤良等均表示,发展微小型电动车是小国潮流,美国、欧洲、日本等国近年均发布了小型电动车的法规。

据美国轻型电动车法规,二轮电动自行车美国规定最高速度为24公里/小时(15英里/小时),在公共道路上有些州放宽到40—50公里/小时。2010年初,美国51个州中已有46个州立法接受低、中速电动车安全标准,允许合法上路行驶。车速分别为40、50公里/小时,不可以上高速。驾驶员必须持有驾驶执照,大灯必须照出152公尺,尾灯在60公尺远能看见。没有重量和功率限制,但需要美国交通部DOT认证,充电器需要美国安全检测实验室UL认证。

据欧洲小型电动车法规,在市区驾驶,电机额定功率不超过5千瓦;最大时速不超过50公

里/小时;长×宽×高不大于4×2×2.5米,整车装备重量为600、800和1000公斤(包括电池);不可以上高速公路,需A1驾照执照。

日本启动了《超小型交通工具认证制度》,认为这是新增的一种小型类别,属轻型汽车,使用机动车道。车子被分成两类,第一类是额定输出功率8千瓦及以下,额定乘员2人及以下,不可上高速公路行驶;第二类是额定输出功率8千瓦以上,车长3.4米、1.48米、高2米,需进行车检,乘车定员为4人,可上高速公路行驶。

周鹤良说,我国各城市差异较大,居民交通需求也大不同。小城市、小城镇都按照北京、上海、天津、广州等大城市的交通模式和立法是不科学的。

“衷心希望国家管理部门尽快修订出台电动车国家新标准,切实保障关系到亿万人民福祉的电动车产业健康有序发展。”张天任说。

■企业连线

希望尽快出台全国性法规和标准

文·本报记者 李禾



天能能源动力电池生产线

今年新能源车利好政策不断,加大了补贴力度、给予牌照优惠、加快充电桩建设、免征车辆购置税等,特别是新能源车采购方案的出

炉,意味着新能源车将迎来超过300亿元的市场份额。

天能集团董事局主席张天任博士认为,近年来,以代油用的电动自行车、小型低速短程电动汽车相继产业化并迅速发展,由于低碳环保、乘坐舒适、出行便捷、价格便宜,现已成为1.6亿百姓出行的代步工具。然而,这样一个与1.6亿百姓切身利益紧密相连的交通工具的路权却得不到有效的司法保障。

张天任说,通过调研得知,有关管理部门之所以迟迟不对电动车行业标准予以创新修改,

一些地方政府之所以没有支持小型电动车上路,是因为他们有两“担心”,即安全和环保。认为乘用车不安全,易出交通事故;电动车所使用的铅酸电池会污染环境。

张天任认为,解决电动车安全问题的关键,不是“禁”和“堵”,而是要“疏”和“引”,要看管理部门如何创新思维、管理和服务。对环保的担心也大可不必。“我国铅酸电池企业在生产过程中,已得到有效控制,完全能做到依法清洁生产。目前主要污染风险来自铅酸电池流通领域。可通过回收废旧铅酸电池,发展循环经济产业,让它们循环利用,化害为利。铅酸电池回收利用率可达98%以上,是所有电池回收中最高的。”

据专家分析,以一辆电动自行车替代摩托车每年可减少二氧化碳排放475.43公斤;100万辆低速短程电动汽车每年可减少燃油消耗近百万吨,可减少二氧化碳64万吨、颗粒物960吨,最

大限度减少汽车尾气造成的空气污染。

但当前火爆的小型电动汽车市场也缺乏规范。国家仍然没有对小型低速电动车的行业标准作出统一规划,也未将小型低速电动车的发展列入新能源汽车发展规划中。

张天任表示:“衷心希望国家管理部门尽快修订出台电动车国家新标准,切实保障关系到亿万人民福祉的电动车产业健康有序发展。”

“小型低速电动车产业由于没有法规和标准的明确约束,企业没有准入门槛,一批不具备生产条件的企业开始大量生产和销售。”山东汽车行业协会常务副会长兼秘书长魏学勤说,山东生产低速电动车企业超过100家,其中有很多是小作坊式企业。如果默许控制滥造产品生产和销售,必将影响这一新兴产业的健康有序发展,如果待产业发展到一定规模再进行规范,或将重蹈此前电动自行车发展中“国标暂缓执行”的覆辙。