



“国家施行统一的纳税人识别号制度。”1月5日开始征求意见的税收征收管理法修订草案作出规定。根据草案,今后每个纳税人签订合同、协议,缴纳社会保险费,不动产登记时,都应使用纳税人识别号。修订草案的一大变化,是增加对自然人纳税人的税收征管的规定。其中就包括了明确纳税人识别号制度法律地位等做法。草案的另一个变化是,将“滞纳金”更名为“税收利息”、“偷税”改为“逃避缴纳税款”。(据1月6日《南方都市报》)

纳税人识别号不只是一个号码

□王传涛

纳税人识别号终于要给个人建立了,之前这个只有企业经营管理人才熟悉的概念,即将迈出它的社会普及步伐。笔者认为,这不仅仅是一个号码,在这个号码之上,还有非常深厚的社会意义:一者,改变我国财税体制长期以来对个人纳税人重视不够的现象,会对个人纳税人形成身份认可;二者,人人拿到一个纳税人识别号,也将会进一步提高公众的纳税人意识,每一位公民在公权部门面前,都可以更加昂扬地自称“纳税人”了。

这个时代有许许多多的号码。比如,手机号、QQ号、微信号、社保号、各种银行卡号码,以及做什么事都要填写的身份证号码,但是,可以肯定的是,从来没有这个号码能够证明我们的真正身份——纳税人身份。现代政治文明中,纳税人身份是每一位合法公民的首要身份。政府运行的大部分资金,也基本都来自于纳税人的供给。前段时间,中国社会科学院财经战略研究院发布《中国财政政策报告 2013/2014》时,有学者称我国已经迈入“人均万元税负阶段”。

我国的纳税人恐怕也是世界上最糊涂的纳税人。这至少包括两个方面的原因:第一

个原因就是,我国的个体纳税人,从来没有一个名分,说白了就是没有这个纳税人识别号;二是,我的财税体制仍然比较落后,纳税的过程总是被神秘化,我们所开的发票上,几乎看不到纳税的数额,一些超市小票,甚至都不是发票。这两个原因,使我国广大公众更愿意以“我是一个普通老百姓”而自称,而从来不用“我是一名纳税人”来自称。

长期以来,我们过于强调的是纳税意识,而基本不强调纳税人意识。但实际上,纳税人意识,应该包括纳税意识,并在纳税意识形成的基础上,对自身主体地位、自身存在价值和自身权利的正确认识而产生的一种对税法的理性认知、认同和自觉奉行精神。如果说纳税意识是一种义务,则纳税人意识则是义务与权利的统一。

当然了,纳税人识别号究竟如何编,是不是和身份证号码一样,还不得而知。但至少,让每一位纳税人都有一个属于自己的识别号,是能够提高纳税人主体意识的一项举动。显然,纳税人识别号绝不仅仅是一个号码,它更是一种义务之外的身份赋予与权利象征,更是公民社会建立健全的重要前提。

□房清江

“偷税”更名传递税收法治信号

对于习以为常的一些表述进行更名,似乎没有必要,其实不尽然,尤其是与法律相关的词汇,都表达出一种特殊的信号。如,“卖淫女”更名为“失足妇女”并不是笑谈,除了表述更文雅之外,客观来说还是法律对个体的尊重与保护。

新修改的税收征收管理法,将“偷税”改为“逃避缴纳税款”,不仅是为了与刑法修正案对接的需要,也是进一步厘清纳税人与征管的法律地位与关系的需要。纳税是纳税人的法定义务,不履行义务叫逃避,而“偷税”的“偷”字,理解起来仿佛是盗取了国家的钱,彻底否定了纳税人依法纳税是给国家作贡献的内涵,更突出了征管中强制的意味,弱化了征管服务的本质,凸显出征管与纳税之间法律地位的不平等。“滞纳金”更名为“税收利息”亦是如此,“滞纳金”是相对行政处罚而言的,“税收利息”则是相对因迟缴致税收增值损失而言,欠的不是税务机关的钱,而是应尽的义务。

“偷税”更名传递税收法治信号。税收法治有两个内涵,一是规范纳税人依法纳税,保护纳税人的合法权益;二是规范征管行

为,使得税收机关依法征管,在法定的权限内为纳税提供服务和便利。这两个内涵体现在征管立法中,根本在于厘清征与纳之间的法律关系,实现法律地位的平等。这就要求,税收征收管理法作为实体法,既要突出对纳税人权益的保护,也要突出对征管强制权力的限制。

在这方面,修订案也有所设计,完善了纳税争议的条款,新增了修正申报条款,引进了预约裁定制度等,都是针对纳税人权益保护的条款,对征管强制权作了限制,变征管权力解释一家说了算为法律条文说了算,是法治的进步。比如,纳税人遵从预约裁定而出现未缴或少缴税款的,可免除缴纳税责任,这就是刚性的法则。

当然,税收法治更关键的是程序制约,税收征管主体在征管行为中处于强势地位,自然会伴生出权力滥用的可能,法治把权力关进牢笼,意味着对征管的程序与制度在立法中加以规范,这是开门立法的要义所在,期待修订草案能够充分听取意见进一步完善,把更多的公平公正变成制度设计,使得法治的轨道更通畅。

建筑工入工伤险关键在落实

□何勇

记者从人力资源和社会保障部了解到,根据日前出台的《关于进一步做好建筑业工伤保险工作的意见》要求,建筑施工企业对企业固定职工要按用人单位方式参加工伤保险;对不能按用人单位参保的用工特别是农民工,可按建设项目参保,并可在各项社保中优先办理参加工伤保险手续。意见同时确定,对未提交按项目参加工伤保险证明、安全措施未落实的项目,不予核发施工许可证。(详见本报1月6日A1102版)

建筑业属于劳动条件非常差、工伤风险非常高的行业,目前我国建筑业从业人员近4500万人,其中3600万人是农民工。要求建筑施工企业将建筑工纳入工伤保险之中,并作为核发施工许可证的要件之一,显然有助于保障建筑工的合法权益。但这并不是新政策,而是旧政策,早有规定。在2006年12月,当时的国家劳动和社会保障部与建设部在联合下发的《关于做好建筑施工企业农民工参加工伤保险有关工作的通知》中就明确规定。

然而,现实中建筑工的工伤保险待遇落实困难问题依然非常突出,绝大多数建筑业农民工仍然没有获得工伤保险。这意味着建筑工纳入工伤保险,关键不是出台政策,而是要落实政策。

从表面上看,建筑工没有纳入工伤保险之中主要是施工单位为了降低用人成本,不愿意为建筑工购买工伤保险。从深层次角度说,还是建筑行业最根本的结构性问题导致的结果。我国建筑行业最典型的特点是层层转包,建筑工人基本上不隶属于建筑施工企业,而归层层转包下来的没有企业资质的个体包工头。多数建筑业农民工在工伤发生之前没有签订劳动合同,建筑公司对建筑工人数量等信息也几乎一无所知,更别说让建筑公司给建筑工人购买工伤保险了。再者,不给建筑工购买工伤保险的违规成本低,没有明确用人单位拒绝履行工伤保险义务应得到的惩罚。意味着工伤拒赔和拒绝购买工伤保险行为处于零成本状态,反过来纵容了资本对建筑工的伤害。

要从根本上解决建筑工工伤保险待遇,首先,必须彻底打破建筑行业的层层转包潜规则,让建筑公司对建筑工人一包到底。其次,劳动保障部门加强监管,严格落实建筑工劳动合同的签订。再者,严肃“工伤拒赔”查处和惩治机制。对于施工单位拒绝为建筑工人购买工伤保险的、不主动为建筑工人申报工伤的以及恶意拖欠工伤赔偿的,应像恶意拖欠农民工工资一样“入刑”,提高违规成本。

“穿万元羽绒服”官员应有“清者自清”的心态

□陈广江

在哈尔滨“1·2”火灾发生后,哈尔滨市委常委、市委秘书长石嘉兴身穿法国品牌蒙克莱(Moncler)的羽绒服出现在火灾救援现场的照片引发了网友热议。该品牌羽绒服的售价基本在人民币1万元左右。有网友表达了不满,质疑其“财路来源不正”、“现场背着手”。1月6日,石嘉兴回应称,该羽绒服是女儿从国外买来送给他的,国外价格不过人民币几千块钱。(据1月6日澎湃新闻网)

一些官员因穿戴、表情等生活细节落马早不是什么新闻,最有名的当属“天价烟局长”周久耕和“表哥”杨达才。所以,当“穿万元羽绒服”的官员出现在火灾救援一线,引发舆论质疑纯属情理之中。既有价格不菲的羽绒服,又有不合时宜的表情,石嘉兴注定会陷入舆论漩涡。

从周久耕到杨达才,从房叔到房妹,不断上演的“反腐剧”早已部分地印证了网友的质疑。所以,此时此刻,“官员也是人,没必要大惊小怪”、“普通羽绒服也好几千,这个

价买一件能穿好几年的羽绒服也正常”之类的声音,注定会被“查查查”的呼声淹没。

好在“万元羽绒服”排除了仿品、假货的可能,石嘉兴也第一时间进行了回应,但这不足以平息质疑。“表哥”杨达才被曝光时,对接二连三的“天价表”和“不合时宜的”微笑”,他也振振有词、极力辩解,但结果因受贿、巨额财产来源不明等被判14年。所以,“女儿购买”、“价值几千”、“腰椎不适伸腰”等,注定是一面之词,其效果可能适得其反。

不该出现的东西出现了,不该有的表情也有了,舆论围观已形成,但事实真相依旧不明。在这种情况下,相关部门不能失语,介入调查、回应质疑、公开结果,为官员负责,给公众一个交代,是唯一恰当的选择。否则,不仅会影响官员形象,还会抹黑政府形象。“万元羽绒服”事件不仅考验着当事官员,也考验着相关部门。也建议当事人石嘉兴保持一颗“清者自清”的强大心灵,用事实真相、权威调查回应“不该有的舆情”。

公车改革不能“遮窗”

据媒体报道,中央和国家机关层面公车封存工作已基本完成,公务交通补贴于上个月起开始发放。按照车改“路线图”,地方车改大幕即将全面开启。对于这项自上而下的“车轮上”的改革,公众有期待也有担心。有关部门应以信息公开促进公车改革透明,杜绝“闭门”改车。

公车改革意在有效节约党政机关经费,刹住车轮上的歪风和腐败,重树政府廉洁形象。这项改革必定触动部分群体的利益,尤其是少数已经习惯公车私用的干部。因此,有群众担心车改会遭遇阻力;担心一些干部把车改当成变相福利,边拿补贴边坐公车;担心公车拍卖中隐藏猫腻;担心地方在落实中央车改政策时会变形走样,半途“熄火”。

群众的这些担心并非空穴来风。要让车改驶离内部操作的“暗箱”,信息公开应成为常态。具体说来,应打破利益藩篱,明确主管部门,按照规章制度和明确的时间表,定期发布相关车改进度信息,接受社会监督。还要建立车辆资产评估、拍卖流程全程监控、车辆处置后续跟踪等机制,防范公车拍卖异化为国有资产流失和利益输送的新渠道,真正让公车改革在阳光下高效开展。

(据新华社)



是取消出租车公司暴利模式的时候了

1月4日,2015年首个工作日,上班高峰期,沈阳千余台出租车集体不拉活了。沈阳及时化解处置了这起群体事件,挑头的组织者被警方依法采取强制措施。据说,不拉活的原因主要有三条:对“滴滴”快的“专车”的勃兴表达不满,认为分了自己的蛋糕;觉得相关部门对黑出租、套牌出租整治力度不够;1月1日起取消1元钱燃油附加费,收入减少了,不乐意。

长期以来,不少地方在出租车领域采取配额制管理,把出租车车辆号段绝大部分放到出租车公司。由于事实上的垄断,出租车行业发展极为畸形:出租车数量长期不增加,形成、加剧打车难;公司长期靠高额的“份子钱”坐收渔利、一本万利,而出租车司机处于绝对的弱势地位,盈利大部分缴了份子钱,权益缺乏保障。即便一些车辆放给个人,也因为号码奇缺,被炒至天价,比如沈阳,炒到六七十万元一台车。出租车供求关系紧张,市场被严重扭曲。

处置一起群体事件并不难,难的是,在出租车领域深化改革。市场的事,应该由市场说了算。随着矛盾的深化,应该是逐步打破出租车号段控制,取消出租车公司暴利模式的时候了。这才是让司机和市民都受益的治本之策。

(据《人民日报》)