

还有多少“附加费”有待取消

公民论坛

晏扬

附加费名目繁多,不便一概而论,有的附加费当时是必要的、合理的,现在则未必仍然必要而合理。但凡收费项目,向来设立容易取消难,取消收费往往面临巨大的阻力,需要有壮士断腕的魄力、“自我割肉”的勇气以及让利于民的胸怀,并在很大程度上依赖上层行政力量的推动。

新华社记者从国家电网公司获悉,已征收50多年的城市公用事业附加费近期被取消,此举可使我国平均每度电价降低1分1厘左右,按全国销售电量计算,每年可节约全社会用电成本约350亿元。

每度电平均降低1分1厘,对于居民用电来说可能没什么感觉,一年也省不了几个钱,但对于商业用电和工业用电来说,却是实实在在的减负,堪称一个政策性“红包”。更重要的是,取消电价中的城市公用事业附加费,此举开了一个好头,它说明有些附加费不甚合理或已然过时,是应该取消并且可以取消的。

可能很多人并不知道,包含在电价中的附加费其实有七项之多,其中向用户直接征收的就有六项,包括城市公用事业附加

费、国家重大水利工程建设基金、水库移民后期扶持基金、农网还贷基金等。这些收费项目有的闻所未闻,但广大居民一直在交纳,譬如城市公用事业附加费已经征收了50多年。再譬如,从1992年开始征收三峡工程建设基金,三峡工程建成后,又改名为“国家重大水利工程建设基金”继续征收。

众所周知,在“费改税”的时代背景下,很多收费项目被陆续取消,公民和企业法人对于国家的经济义务,越来越多地体现在纳税上,越来越少地体现在交费上。城市公用事业、水利工程建设、水库移民等等要花钱,教育、医疗、社保等等要花钱,政府应通过征税获取资金,用税收资金来搞建设、提供公共服务,从而逐步取消收费项目,减少对于收

费的依赖。尤其是近年来,中央一再强调要给企业“减负”,多次清理不合理、不必要的收费项目,赢得社会舆论一致赞誉。取消电价中的城市公用事业收费,既符合中央精神也符合时代潮流,那么人们自然要问:包含在电价中的其他附加费,有的是否也应该取消?什么时候才能取消?

实际上,不只是电价,水价、油价、公路收费中也包含着不同名目的附加费。譬如,前不久一些地方取消水价中的城市公用事业附加费,一时成为各地媒体竞相报道的新闻;再譬如,我国成品油价中不仅包含增值税、燃油税、城建税,还包括教育附加费,这些税费占油价比重达到40%;还譬如,现在不少公路收费站(点)仍在加收或代收教育附加费等非公路收费项目;人们乘

坐飞机,以前得交机场建设费和燃油附加费,后来则改交民航发展基金……

附加费名目繁多,不便一概而论,有的附加费当时是必要的、合理的,现在则未必仍然必要而合理。但凡收费项目,向来设立容易取消难,取消收费往往面临巨大的阻力,需要有壮士断腕的魄力、“自我割肉”的勇气以及让利于民的胸怀,并在很大程度上依赖上层行政力量的推动。

分散于各种价格、包含在各种收费之中的附加费,到了彻底清理的时候。不合理或不合时宜的收费项目要坚决取消,应该保留的收费项目也要向公众充分说明缘由,并公开资金流向,以看得见的“取之于民、用之于民”来为附加费正名。

住房租赁市场兴,房地产市场就能稳

一家之言

谭浩俊

近日,记者在北京、上海、广州、成都等城市进行了调查,结果显示,专业住房租赁机构正在悄然兴起,长租公寓市场也在加速形成。同时,公租房正在逐步覆盖多层次居住需求,相关城市为了发展住房租赁市场,正在精准投放租赁住房用地。

这也意味着,一直严重滞后的住房租赁市场正在受到越来越多的关注和重视,成为解决房地产市场问题的重要手段。要知道,房地产市场出现的供需矛盾,除了土地供应不足、投资和投机现象严重等方面的问题之外,与市场购买和租赁结构不完善,买房者比重过大、租房者比重过低也有着十分重要的关系。

在美国和欧洲,多数国家的租房比重都在50%左右,新加坡这一比重更是高达80%。相反,我国绝大多数居民都希望有一套属于自己的产权房。为

什么前几年曾经出现“丈母娘推高房价”这样的说法,原因就在于,居民对拥有自主产权的住房过度在意,对租房难以接受。尤其是年轻人,似乎只有拥有了自主产权的住房,才能够证明是事业成功,才能够得到亲朋好友的认可。结果,有条件的在买房,没有条件的也在想方设法买房,不仅花光了自己的所有积蓄,也花光了父母的所有积蓄。结果,多数购房者仍然负债累累,当起了房奴。

如今,少数住房观念发生较大转变的年轻人,面对越来越高的房价,不再把目标锁定在购房上,而是转向租房,虽然按照传统的思维,租房与买房相比,“名”下的资产量不够,但是,租房带来的生活享受和幸福指数,却远高于购房者,尤其是负债累累的购房者。

对租房者来说,最主要的问题是住房租赁市场的严重滞后——很难找到适合自己需要的住房,尤其是地点、户型、价格等都能让自己接受的住房。一方面,许多住房被用以投资和投

机,房租偏高。一些收入水平较低的租房者,就很难满足租房需要。另一方面,由于前些年开发的商品房,大多是以“购”的方式开发的,住房结构不是很适应租赁,也在一定程度上影响了住房租赁市场的发展,影响了出租者与租赁者之间的有效衔接。

北京、上海、广州、成都等地重视住房租赁市场发展,并为住房租赁市场的形成创造条件,提供各种政策支持,非常及时。对中国房地产市场来说,之前的反复调控没有取得明显效果,相反,房价却越调越高的情况下,必须深入反思,检讨此前的调控政策是否符合房地产市场发展需要,是否应当作出调整。因为,对一个发展中人口大国来说,每个人都有属于自己的产权房是根本不可能实现的目标。唯一的出路就是大力发展住房租赁市场,让更多的人 and 更多的家庭加入到租房的队伍中来,通过租房实现居有所居的目标。尤其是一二线城市,更应以住房租赁为主,把发展住房租赁市场作为稳定房地产市场的首要手段。不

然,过高的房价,会严重摧毁改革发展成果。显然,这是大家都不希望出现的现象。

要想发展住房租赁市场,政府是最关键的因素。因为,如果政府仍然想利用“土地财政”发展经济、增加政府收入,住房租赁市场就不可能发展起来。政府必须在发展住房租赁市场上有所作为,在土地供应、政策扶持、资源配置等方面给住房租赁市场更多支持。这样,租赁市场就能发展起来,广大居民,特别是年轻人就会慢慢接受这样一种方式,而不会再让自己成为“房奴”,让市场越来越扭曲。

可以肯定,一旦住房租赁市场兴起来了,房地产市场就会逐步走向稳定,房价就不会再那么敏感,房价上涨的内在动力也会越来越弱。开发商也好,炒房者也罢,也就不会死扛房价,不会再手捧住房在等待涨价,而是会拿出来进行住房租赁。到时候,广大居民与开发商、炒房者等相关各方就会形成比较默契的平等关系。

媒体视点

让车牌号回归数字识别本意

公安部近日部署启动机动车牌管理改革程序,推广应用全国统一选号系统和号牌生产管理系统,优化管理服务,健全监管制度。公安部相关负责人表示,此举旨在保证号牌发放更加阳光透明,更加便民高效,不断提升广大车主切身感受和满意度,不断提升公安机关执法公信力。

车牌号本来只是一个交通管理识别符号,并无特别的附加意义,但在流俗炒作之下,权钱勾兑之间,立马成为含义隽永的VIP。这里其实存在两个问题:一是公务用车的“O号”偏好,二是权贵阶层的数字迷信。说到底,无非是特权之彰显。这些年来,不少地方部门已经在车改洪流中主动“泯然于众”。比如早在2014年,武汉市公安局公务用车“鄂O”号牌就启动了更换工作,公安专段号牌的公务用车换发“鄂A”普通号牌,并被纳入公务用车管理。类似这样的变革,颇受好评。

不过,“好车牌”究竟该不该单独拎出来拍卖,或者车牌资源该不该区别对待,这些问题历来臧否有之。不管怎么说,置于公平合理的制度框架内依法配置,这是规则的底线。根据公安部新规,机动车牌管理改革将实现“三个统一”:统一号牌号码发放,号码资源全部通过计算机系统公开向社会发放,号牌发放方式全国统一。此外,统一号池维护管理,统一号码资源监管。既然“号码资源全部公开向社会发放”,起码给公众两重期待:一是普通市民机选“好车牌”的概率真正平权,二是彻底杜绝了“好车牌”暗箱操作的牟利空间。果真如此,车牌号上变味的价值情结可能就被雨打风吹去,车牌号真正回归最初的数字化管理之本位。

一块铁皮,非要在数字排列上分出“三六九等”出来,还裹挟着权力长袖善舞的诸般魅影,实在与公共治理现代化的方向背道而驰。车牌号既然迟早启用统一系统,监管好这个系统,让特权与特牌成为翻页的历史,车在路上,莫名的戾气也许会少一些。(摘自《北京青年报》,作者邓海建)

“驴友自付救援费”不是一个好办法

试说新语

江德斌

6月1日,修订后的《安徽省旅游条例》正式开始施行。根据该条例的规定,旅游组织者和个人不得在禁止通行、没有道路通行的区域开展风险性较高的活动,一旦被困要求救援,旅游活动组织者以及被救助者不仅需要自掏腰包承担相应费用,还有可能面临罚款。安徽省旅游局表示,并不是全部救援费用都要被救者支付,而是承担一定比例的费用。制定该条例的目的是为了震慑,不让驴友轻易进入没有开发的区域。

由于驴友遇险的地段大都是高危风险区域,存在位置偏僻、线路艰难、环境复杂、天气变化快等因素,导致救援难度相对较大,需要投入大量人

力和物力资源,救援费用很高。显然,“驴友自付救援费”增加驴友的探险成本,可逼迫其增强风险意识,并降低政府或景区承担的救援费用。但“驴友自付救援费”将引发一系列问题,诸如驴友为规避救援费用而选择不报警、政府机构消极应对救援工作、令公众丧失冒险精神等。

目前野外救援都是由当地政府或景区支付费用,前者属于财政支出,后者增加景区管理成本,而且需要动用公安、消防等多部门的力量,耗费巨大。从各地发生的驴友遇险事件来看,违规进入未开发区域占比很大,驴友出事却要社会来承担后果,令部分人感到不合理。其实,国家有责任对公民的安全负责,在公民遭遇危险情况时,政府有义务进行免费救援,驴友也是公民的一分子,不应区别对待。

驴友出行前,一般会告知家人、朋友,如果超过一定期限还没消息,就替其报警寻求救援,如果考虑到需要承担救援费用的话,就会有部分驴友产生规避费用心理,迟迟不选择报警,反而会耽误救援,影响到人身安全。或者,在救出来之后,亦有驴友会因费用问题,与政府机构扯皮,认为不是自己报警求救等,这已经有现实案例在前。

政府一旦要求驴友承担救援费用,就有可能产生利益分割问题,进而引发驴友承担费用比例纠纷、政府机构消极救援等不利现象,也会影响到驴友的人身安全,在生命第一的原则下,不应过分纠结于费用问题。至于驴友擅入未开发区域,则可以依法追究其违规责任,景区也可在事后向驴友罚款、索赔,但不应将救援费用转嫁给驴友。

从社会发展趋势看,户外探险活动会越来越多,遇险救援工作也会愈发频繁,可以探索由政府机构提供基本服务保障、志愿者提供专业支持,由保险公司出售保险并支付救援费用,建立野外救援基金等综合性措施,共同承担野外救援工作和相关费用。

冒险精神是人类得以发展的重要禀赋之一,如果所有人都追求安逸的生活,不敢去探险、冒险,那么我们至今还没有走出非洲,也不会有大航海时代,更不能奢望未来的星际移民时代了。因此,不管是尊重个人自由意愿,还是保存人类的冒险精神,都不应人为打压探险、冒险活动,政府机构只需做好安全保障、救援服务即可。

投稿信箱:
qilupinglun@sina.com