



开征环境税有利于显著减少污染，促进节能减排、绿色生产和消费，有利于加大污染企业的营运成本，促进企业优胜劣汰，倒逼高耗能、高污染类企业增强保护生态环境的动力，有利于维护国家税制的严肃和统一，并有利于增加财政收入——

环保“费改税”势在必行

彭竹兵

近期，雾霾在多地持续肆虐，大气污染治理、产能过剩等问题再次引起社会关注。日前，辽宁省首次给8个城市开出“雾霾罚单”，总计5420万元的罚缴资金将全部用于治理环境空气质量。

这则消息见报后，舆论对地方政府加强环境监管的举措予以充分肯定。但也有人担忧，单纯罚款可能难以收到持久成效，用财政资金缴纳环境空气质量考核罚金，也可能与“谁污染、谁治理”的原则相冲突。面对环境压力凸显的现实，人们对开征环境税的呼吁日趋强烈，认为应尽快落实十八届三中全会提出的“推动环境保护费改税”的要求。

当前，不少国家已开征环境税。我国对此采取的措施主要是征收排污费，由于刚性约束不强、法制化程度低，征收排污费等措施在一些地方未能很好地遏制环境污染。若开征环境税，对环境损害者或污染

者的行为征税，可促进市场主体对环境和资源更有效地保护与利用。

具体来说，开征环境税可获得多方面好处。一是可以显著减少污染，有效促进节能减排、绿色生产和消费，有利于加快生态文明建设。二是可以加大污染企业的营运成本，有利于企业优胜劣汰，倒逼高耗能、高污染类企业增强保护生态环境的动力，用价格手段、税收机制等手段关闭污染源。三是取消排污费，推行环境税，“正税清费”有利于维护国家税制的严肃和统一。四是有助于增加财政收入，为治理环境及支持鼓励企业发展特别是环境友好型社会建设等，提供财政资金支持。

目前，石油、煤炭等资源价格低位运行，制定环境税法律和开征环境税的条件日益成熟。同时，由于雾霾天气多发，加快我国环境税立法，已势在必行。

首先，要做实做细环境保护“费改税”

测算工作。相关部门要对现行排污费及相关罚款等进行摸底调查、统计测算、评估汇总，最终确定近几年排污费平均基数，预估“费改税”后环境税的大致负担水平。笔者认为，环境税负担水平应相对高于排污费负担水平，否则就无法形成正向激励作用传导机制。排污费等目前属于非税收入，涉及各地方、部门既得利益，“费改税”后，中央与地方按什么比例合理分成需要仔细全盘考量。

其次，要依法推进环境税立法工作。多层次、跨区域对环境税负担问题进行座谈、调研、论证；及时梳理修订大气污染防治法、海洋环境保护法、水污染防治法、固体废物污染环境防治法、环境噪声污染防治法等法律法规，为环境税的出台提供配套法律支持。国家层面可以出台环境税法，制定配套实施细则加以落实。

第三，做好环境税方面的顶层设计，使

之能体现环保政策意图，并有可操作性。从远期看，环境税以费改税为主，征收范围包括废水、废气、固体废物和噪声等在内的污染物排放和二氧化碳排放；从近期看，要遵循“先易后难”、渐进有序的路线图，可率先对废水和废气两个税目征税；同时先在一些地方试点，试点成功并总结完善后再逐步推开。等条件成熟了，再对噪声、固体废物等其他项目征收环境税。在稳定税负的前提下，环境税征收对象要科学稳定、可测度和量化，税率可以按照“污染多、缴税少、污染少、缴税小”的原则设计。

第四，要配套推进改革生态环境保护管理体制、完善地方官员政绩考核体系、建立污染源信息库、过剩产能等量置换、污染损害问责、消费税资源税改革等工作，如排污者缴纳环境税，也不免除其防治污染、赔偿污染损害的责任和法律法规规定的其他责任。



铁路改革应平衡公益与效益

齐慧

近日有媒体报道，铁路运价改革方案正在酝酿之中，有可能于明年初正式出台。传闻中的方案除了货运运价将比目前提价20%左右外，还将对高铁试点航空定价模式，实现运价市场化，对于普通列车，政府将进行补贴。笔者联系中国铁路总公司进行了核实，证实铁路运价改革方案在酝酿中，但并非此媒体报道出的方案。

虽然报道不准确，但此事也已足够说明人们对铁路市场化改革的关注。铁路是我国国民经济的支柱产业，与民生息息相关。我国铁路旧的管理体制已无法满足当前快速发展的需求，进行铁路市场化改革，特别是铁路运价改革，已成为一项必然选择。

近16年来，我国铁路客票票价没有进行过调整，火车票价格水平整体偏低已是社会共识。然而，面对经营的压力，铁路客运价格调整并不能简单地涨价了之。目前铁路在我国还是供不应求的“产品”，对中低收入者非常重要。如要抛弃低端客运的公益属性，完全市场化，与铁路惠及民生的导向不相符；如果不调价，其盈利效益又很难体现，既不能真正融入市场，也很难吸引民营的进入，会

阻碍铁路的进一步发展。可见，铁路运价改革必须平衡好公益与效益的关系。

经过半年的时间，我国铁路货运改革成效明显。不过，与货运相比，铁路客运的盈利性一直较差。对此，铁总不妨借鉴运用营销管理学中的“客户分级管理”概念，把顾客群体按层次区分开，设计出一套既满足了较高收入群体出行对安全、快捷等方面的需求，还要找到能为更多普通百姓容易接受的价格方案。其实，这就是实现铁路差异化营销的过程。

具体而言，对学生、残疾人和运输国家物资等运输需求，需要国家进行适当补贴来维持这一部分的开销。在普通乘客的问题上，可衡量相应的经济水平、物价水平稍微提高基础运价，让普通百姓能够接受的价格，铁路在此时也要舍弃盈利性，正常维持收益即可。

实现铁路盈利性应主要靠满足高层次旅客需求来实现。通过为旅客提供更快更舒适的服务，高铁有实现铁路结构性涨价盈利的空间。12月28日，中国铁路总公司将实行新的铁路运行图，运行图中又有多条新的高速铁路投运运营中，相信运价改革后，高铁的盈利性会更好的显现。

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画，来稿请发至：mzjg@163.com。

本版编辑 张伟 胡文鹏 杨开新

“宽准入”只是工商登记改革第一步

张媛媛

专家观点

改革注册资本登记制度，放松对注册资本的管制，仅是工商登记制度改革起点。有了“宽准入”，还要“严监管”，这样才能真正实现推进工商注册制度便利化

当前，工商登记制度改革试点正在我国多地展开，并受到社会广泛关注。根据广州市商事登记制度改革实施办法，变“先证后照”为“先照后证”，变“核准经营范围”为登记“主营项目类别”，变“实缴资本”为“认缴资本”，变“一址一照”为“一照多址”……成立一家企业最快3天就可以拿到营业执照，而且不花一分钱。

从9月1日开始试点，广州两个月内6个试点地方新设立商事登记主体1289户，内资企业户数和注册资本认缴出资额分别同比增长44%和251%。可见，这种以降低企业进入门槛、维护宽松准入的工商登记制度改革，大大激发了人们投资热情，对促进就业、激发社会创造力具有重要意义。

应该看到，工商登记制度改革是一项系统工程。改革注册资本登记制度，放松对注册资本的管制，仅仅是工商登记制度改革的起点。有了“宽准入”，还要“严监管”，这样才能真正实现推进工商注册制度便利化的改革目标。

工商登记的核心价值在于安全和效率。这一改革应该确保交易安全，提升商业交往效率，基本思路是“宽进严管”。不过，“宽进”并不必然导致“严管”。如果负责对企业后续监管的主体没变、体制没变、机制没变，仍难以确保改革后的监管会更加到位。若监管不到位，便很可能会带来交易安全问题。

如，从“实缴资本”制变为“认缴资本”制，虽然创造了一元钱注册公司的奇迹，但也降低了交易的安全系数，不可避免地由于缺乏信用基础，可能影响效率。资本是公司存续和发展的物质基础，也是公司对外经营活动的信用基础，目前我国社会信用体系建设还有待完善，若个人和公司缺乏诚信和自律，摆脱了实缴资本的硬约束，公司的实力就无法评估，容易导致“皮包公司满街走”。在人人提防被骗的市场环境下，商业交易的范围只能是局限于熟人的圈子、几个已经建立诚信的对象。这无疑有悖于营造良好的投资环境和营商环境的制度导向。

又如，将“一照一址”变为“一照多

址”、“多照一址”，有利于充分利用社会有限的场地和办公资源，扭转因住所问题造成的办照困难局面，但相关政府职能部门如果不能及时厘清新关系、明确新职责、再造新流程上提供制度保障，也容易致人、才、物等方面的混同，主体间权利义务的混淆，最终影响交易安全。

社会主义市场经济体制的逐步完善，要求简政放权来激发市场主体活力；市场机制的固有缺陷，又要求在简政放权的同时，提高市场监管效能，营造良好市场发展环境。对于工商登记制度改革来说，必须在提高准入效率的同时，保护好债权人和交易相对人的利益，保护交易安全。从这个意义上讲，我们应该准确把握政府与市场、宽进与严管、改革创新与依法行政的关系，进一步做好改革的顶层设计，推进法律法规的修改完善，促进企业诚信制度建设，营造良好市场发展环境，激发市场主体的活力与创新精神。

(作者单位：广东省社会科学院)

往哪跑



徐峻作 新华社发

为很利元旦春节期间的不正之风，中央纪委监察部网站开设了“严禁元旦春节期间公款购买赠送年货节礼”专题，并设置举报窗口接受举报。期待公众对违反通知精神的行为如实举报，希望各级纪检监察机关及时受理、严肃查处，严格追究相关责任人责任，及时通报曝光。举报窗口的设置，正是让刚性制度，得到刚性执行的有力举措。

(时 锋)

@ 微议室

海外代购亟需监管

中国电子商务研究中心显示，2013年中国海外代购市场交易规模将有望达744亿元。业内人士预计，2014年海外代购将超千亿元。

【微评】由于部分国外产品在境内的渠道、网络建设不全，海外代购近年来越兴越盛。出现海外代购，一个重要原因就是为规避国内关税，海外代购越兴越盛，说明海关税收的损失越大。同时，在海淘交易中，众多代购商家存在违规操作等诸多问题，一直游走法律红线的边缘，买家的利益很难得到保障。当前，相关部门应进一步加强对不法商家逃税行为的惩罚力度，第三方电商平台也应加强对入驻商家的监管，及时取缔不法商家。

公共设施岂能私有

武汉公共自行车项目运营公司的工作人员最近很忙，他们每天都要出门寻找逾期未归“流浪街头”的公共自行车。据报道，目前该公司每天约有80辆公共自行车“夜不归宿”，不少市民用完车后并不及时归还，甚至有人将其据为己有。

【微评】公共自行车属于公共设施，市民把车骑回家过夜不还的行为显然不妥，长期占用更是超越了道德的范畴，触及法律。现在公共自行车被不当侵占之后，仅由运营公司“自行收回”，很难从根本上解决问题。必须要提高逾期归还成本，让借车人重视合约，爱惜信用。对于恶意侵占自行车的行为，更应加强监控，从严处罚。

网贷行业自律为先

近日，上海市网络借贷服务行业联盟发布《网络借贷行业准入标准》，这是全国首个网贷行业自律标准。同时，该联盟正在积极筹备并参与建立网络借贷服务机构破产隔离机制。

【微评】当前，P2P市场面临着创业门槛过低、人员素质鱼龙混杂的局面，行业自律标准的出台对于规范行业、维护市场秩序有着积极的作用。如今，新行业诞生的速度比过去任何一个时期都要快。在法律法规制定相对滞后的前提下，新行业需要更多、更好的行业自律标准。一套好的行业自律标准，不仅可以对市场起到良好的指引作用，更可为法律法规的出台提供有益的借鉴。

儿童动漫“绿色”为本

因模仿动画片《喜羊羊与灰太狼》中的场景，江苏两个孩子被同伴绑在树上点火烧成重伤。法院日前一审宣判，该动画片制作公司应承担原告损失的15%。

【微评】作为动画片的主要受众群体，未成年人对暴力情节和自身行为缺乏辨识，如果动画片对此类情节未做必要提醒，制作方应承担相应的法律责任。应从动漫创作的源头入手，为孩子们提供绿色动画，这才是减少动画暴力对未成年人不良影响的治本之策，也有利于整个动漫行业的健康发展。

(更多内容请浏览经济日报腾讯法人微博 <http://e.t.qq.com/jingjiribao>)

“会员卡”消费模式需规范

包明雅



近日，主要采用预付会员制的知名美容会所“玛花纤体”陷入关店风波。消费者正在为卡内余额是否安全担忧。虽然此事的后续情况尚待观察，但曾经屡屡发生的会员退卡无门的消息，让人再次对预付制会员卡消费模式产生了质疑。

在美容、理发、餐饮、健身等服务行业，发售预付制会员卡非常普遍。对于商家来说，这不仅能长期维护客户群，也有利于提前回笼资金、塑造品牌形象；对于消费者来讲，会员卡能带来一定的优惠。但这种营销方式并非完美，会员退卡无门问题多次上演，一些商家还通过泄露消费者个人隐私、降低服务标准、隐藏霸王条款等，来侵害消费者利益。还有人以经营之名行诈骗之实，当会员发展到一定数量便携款潜逃。

个别经营者之所以如此胆大妄为，除了自身缺乏诚信和责任意识外，缺乏法律的威慑和制度的引导，没有严格的准入制度和有效的市场监管，也是重要原因。遏制预付制会员卡的种种违约欺诈行为，不仅要堵住法律和制度的漏洞，约束经营者的行为，还有赖相关监管机制有效运行。

首先，要建立规制“预付制会员卡”消费模式的法律法规。如，建立会员卡发放机构的登记、申报和审批制度，并授权有关部门监管职权，核定并收取一定的风险保证金，防止经营者恶意发放会员卡。其次，工商、税务等部门要完善制度、加强监管。如，建立经营者“黑名单”披露制度和诚信档案制度，将办卡、消费、退卡等各个环节都置于监管之下，使违约欺诈行为无处遁形。第三，提高消费者的风险防范意识和权利救济意识，让弱势群体利益受到威胁时“不再沉默”。当消费者权益受损时，消费者协会等机构要提供及时有效的援助，增强消费者的维权信心。