

新华社日本福冈12月13日电 (记者刘东凯 江治)中国、日本、韩国领导人会议13日在日本福冈举行。中国国务院总理温家宝、日本首相麻生太郎和韩国总统李明博出席会议。会议由麻生太郎主持。三国领导人积极评价三国合作的进展,确定了今后合作方向,提出了新的合作倡议,并就应对国际金融危机,以及共同关心的地区和国际问题交换了意见,达成重要共识。

温家宝表示,本次会议确立了三国伙伴关系,并将三国领导人单独举行会议机制化,标志着中日韩合作进入了新的发展阶段。中日韩应从促进共同发展、维护地区稳定、建立和谐亚洲的战略高度加强合作。为此,中方提出以下倡议:

第一,加强政策沟通与协调。明年在华举办第十次中日韩领导人会议、外长会议及外交高官磋商;搞好明年中日韩合作十周年庆祝活动,对三国合作未来作出长远战略规划。

第二,密切经贸联系。继续就中日韩自贸区建设进行联合研究;尽早达成一个平衡、务实、共赢的投资协议,提高相互投资合作水平;推动建立三国防务体系。开展海关合作,保障和便利贸易往来;探讨建立三国工业合作磋商机制。

第三,扩大财金合作。探讨扩大三国间

出席中日韩领导人会议 温家宝提出六点合作倡议

三国领导人共同签署了《三国伙伴关系联合声明》,并发表了《国际金融和经济问题的联合声明》、《三国灾害管理联合声明》和《中日韩合作行动计划》

双边货币互换规模,加强三国在东盟与中日韩(10+3)金融领域的合作,加快“清迈倡议”多边化进程,尽快建立区域外汇储备库,推进亚洲债券市场建议。加强三国央行合作。

第四,充实社会领域的合作。加强议会、教育、文化、旅游、防灾减灾、人口老龄化和家庭保健、媒体、学术等领域交流,促进地方和民间往来,探讨建立三国青年文化交流机制。

第五,推进可持续发展领域的合作。在能源、节能减排、环境保护、气候变化等领域交流合作。

第六,加强周边区域合作。继续支持东盟一体化建设,积极参与10+3合作,推动东盟亚峰会发挥战略论坛作用,促进东亚区域合作。就朝鲜半岛核问题等重大国际和地区问题加强沟通协调。

温家宝阐述了中方关于国际金融危机问题的立场主张。他强调,中日韩应携起手来,在东亚抗击危机斗争中发挥核心作用。要利用三国经贸、财政部长、央行行长会议等机制,加强宏观经济政策对话与协调,探讨加强财政和金融合作,加强三国间货币合作,尽快就“清迈倡议”多边化主要要素达成一致。

关于朝鲜半岛核问题,温家宝说,六方会谈正处在承前启后的关键时刻。有关各方应维护和推动六方会谈的势头,推进半岛无核化进程,致力于相互关系正常化,共同促进东北亚地区的持久和平与稳定。中方将一如既往为此发挥建设性作用。

麻生太郎和李明博表示,国际金融危机给亚洲带来严峻挑战,日韩中应采取措施扩大本国内需,同时,加强协调合作,共同提高抵御金融风险的能力,保持三国及本地区金融稳定和经济增长。三国要采取切实措施促进贸易投资便利化,推动多哈回合谈判,防止贸易保护主义。

麻生太郎和李明博对中方为推动六方会谈发挥的作用予以赞赏,他们表示,六方会谈是实现半岛无核化的有效途径,日韩将与中方继续保持沟通合作,保持信心,克服困难,推动六方会谈取得新进展。

三国领导人还就东亚合作、非洲发展、环境和气候变化、联合国改革等问题交换了意见,同意就重大国际和地区问题保持沟通与磋商。

会议结束后,三国领导人共同签署了《三国伙伴关系联合声明》(全文另发),并发表了《国际金融和经济问题的联合声明》(全文另发)、《三国灾害管理联合声明》和《中日韩合作行动计划》。中日韩领导人还共同会见了三国青少年代表。

据新华社日本福冈12月13日电 (记者江治 齐威)国务院总理温家宝13日在日本福冈会见了日本首相麻生太郎。

温家宝指出,中日都是具有全球影响的经济体,互为重要贸易和投资伙伴。两国要通过中日高层经济对话等机制,加强宏观政策协调,采取切实措施,保持双边贸易和投资稳定增长。共同克服国际金融危机

的影响。要积极推动东亚区域合作和国际金融改革,为亚洲和世界经济健康稳定发展作出应有贡献。

麻生太郎说,日方对日中关系的良好发展感到满意。日方坚持日中友好的大方向,愿同中方保持经常性高层交往,深化政治互信,妥善解决分歧,加强在经贸等领域的对话合作,充分发挥日中友好21世纪委员会的作用,促进两国青少年交流,不断推进日中战略互惠关系。麻生表示,日中携手应对国际金融危机,对地区金融稳定和经济发展具有重要意义,日方愿与中方加强协调合作。

据新华社日本福冈12月13日电 (记者刘东凯 余智晓)国务院总理温家宝13日在日本福冈会见了韩国总统李明博。

温家宝表示,中韩互为重要贸易伙伴,应共同努力,采取有效措施,保持双边经贸合作平稳发展,克服国际金融危机对中韩经济的影响。一要加强两国金融合作。双方已就签署规模为1800亿元人民币的双边本币互换协议达成一致,这是金融危机以来,中国央行同外国央行签署的第一个本币互换协议。

温家宝指出,中日都是具有全球影响的经济体,互为重要贸易和投资伙伴。两国要通过中日高层经济对话等机制,加强宏观政策协调,采取切实措施,保持双边贸易和投资稳定增长。共同克服国际金融危机

欧盟委员会宣布 将承认中国 会计准则等效

新华社布鲁塞尔12月12日电 (记者尚军)欧盟委员会12日决定,自明年1月起,承认中国等6个国家的会计准则与欧盟实行的国际财务报告准则等效。

欧盟委员会是在欧洲成员国和欧洲议会均承认中国会计准则与欧盟的国际财务报告准则等效后作出这一决定的。此次和中国一道获得承认的还有美国、日本、加拿大、韩国和印度五国。但欧盟委员会表示,最晚会在2011年年底前,对中国、加拿大、韩国和印度4国的情况进行再度审议。

根据“等效决定”的相关程序,欧盟准备将一些国家的会计准则视为与欧盟采用的国际财务报告准则等效。这意味着,执行等效准则的公司在欧盟上市时可按照其等效准则编制财务报表,而不必根据国际财务报告准则进行调整,这样可为企业省下一笔数目不小的上市费用。

美国宣布暂停 向朝鲜运送重油

据新华社华盛顿12月12日电 (记者赵毅 蒋国鹏)美国国务院发言人麦科马克12日说,在朝鲜同意接受核设施验证议定书之前,美国将不再向朝鲜运送重油。

他称,参加朝核问题六方会谈的其他五方在停止对朝援助问题上已达一种“谅解”。



阿根廷首都地铁 工人罢工 交通混乱

12月12日,在阿根廷首都布宜诺斯艾利斯,众多车辆拥堵在路上。由于布宜诺斯艾利斯地铁部分员工当天举行罢工,地铁系统无法正常运转,因此导致该市地面交通流量大增,整个城市交通陷入一片混乱。

新华社发(马丁·萨巴拉摄)

拉米宣布 放弃年底世贸 部长级会议计划

据新华社日内瓦12月12日电 (记者刘国远)世界贸易组织总干事拉米12日宣布,由于世贸组织成员无法弥合在一些敏感问题上的分歧,他决定放弃今年年底前召开旨在寻求世贸组织多哈回合谈判取得进展的部长级会议。

美“丑闻州长” 助手辞职

新华社专电 美国伊利诺伊州州长办公室主任约翰·哈里斯12日宣布辞职。哈里斯先前与州长罗德·布拉戈耶维奇因涉嫌腐败遭警方逮捕。

燃油税与各国人民的生活紧密相关。无论从价征收还是从量征收,征收燃油税费已成为世界汽车主要消费国的普遍做法。

美国 燃油税低 多年不变

美国称“车轮上的国家”。在美国,汽车便宜,养车成本低,多数家庭可以不太费力地负担至少一辆私家车。

美国政府除了向车辆拥有者每年收取数额不高的牌照费外,其余税费以征收燃油税方式实现。燃油税分为联邦税和州税。联邦税率全国统一,州税率则由各州自行决定,通常远高于联邦税。

不过,总体而言,美国燃油税在油价中所占比例极低。

美国征收燃油税旨在为联邦政府和地方筹集道路修建和维护经费。美国国会1932年首次通过燃油税立法,所征收的税款最初上缴国库。1956年,国会立法设立“公路信托基金”,规定燃油税款全部存入这一基金,专用于联邦公路计划。1982年,国会把联邦燃油税从每加仑4美分、即每升1.06美分提高至每加仑9美分、即每升2.38美分,规定把其中每加仑1美分、即每升0.26美分存入新设立的“大众交通账户”,用于发展公共交通。

美国燃油税设置以车辆的道路使用量为指针,体现多用多付费、少用少付费、不用不付费的公平原则。非交通用途的燃油则可予免税。

美国把燃油税率定得相当低,且多年不变。美国现阶段平均燃油税大约为每加仑汽油47美分、即每升12.42美分,含联邦税18.3美分、即每升4.83美分,其余为州税。联邦税中每加仑2.86美分,即每升0.076美分拨付“大众交通账户”。在油价最高的加利福尼亚州,燃油税在油价中所占比例为大约30%。

美国政府从上世纪40年代起开始兴建遍布全国的公路网络,从而推动汽车行业的发展。美国政府长期鼓励民众消费汽油,以支持作为国民经济重要支柱的汽车行业,这是燃油税长期维持较低水平的重要原因。

这一举措带来的后果是,美国成为世界上人均消耗能源最多以及对全球气候升温“贡献”最大的国家。

具有讽刺意味的是,燃油税过低的弊端甚至危及汽车行业自身。低廉的汽油价格使美国人偏好大排量豪华汽车。美国三大汽车制造商通用、福特和克莱斯勒不断推出“油老虎”,以满足消费者的虚荣心。而近年来国际原油价格暴涨,加之美国经济走入衰退,促使消费者迅速转向省油的经济车型,致使豪华车销量持续下滑,美国汽车行业应对不及,濒临破产边缘。

美国现行联邦燃油税税率确定于1993年,长期不变的燃油税税率导致道路建设和维护经费不足。可以说,公共交通事业经费不足致使大多数美国人只能依赖私人汽车作为主要交通工具。

加拿大 征得透明 用得明白

在加拿大,燃油税占油价的比例较高,全国10省区燃油税平均大约占油价的三分之一。为方便消费者了解燃油税的构成,政府在每台自动加油机的右上方贴有一个醒目的扇形图,清楚标明每升油价中联邦、省区征税所占的比例。由于加联邦、省区份额设计明晰,燃油税征收之际也完成了再分配。

在联邦层面上,有联邦特许权税和商品及服务税。联邦特许权税税率固定,每升汽油征收10加分(约合7.9美分),每升柴油和飞机用油征收4加分(3.2美分)。商品及服务税为所购燃油总价的5%。

加拿大各省区的税率自行制定,因而差别很大。全国汽油和柴油平均每升均征收10加分。

确定燃油零售价格时,比利时采取“高不就低”的原则:一旦国际油价上涨,零



各 国 燃 油 税 面 面 观

新华社供本报特稿

收大约14.5加分(11.4美分)。

除联邦和各省区所征燃油税,西部维多利亚和温哥华等城市还征收一定的燃油特别附加税,东部新不伦瑞克、新斯科舍和纽芬兰等省征收营业税。

加拿大燃油税在批发环节从量计征。联邦、省区政府直接向燃油批发商征税,根据他们向零售商的供货量计算应征税额。

在加拿大,不同燃油品种所征税率不同,以体现政府的税收减免和优惠政策。譬如,对使用公路设施的普通机动车用油征收税率相对较高,对飞机、船和卡车等用油征收税率相对较低,对有利于环保的丙烷、天然气等替代燃油按优惠税率征税,甚至免税。

为便于稽查优惠与非优惠对象,加拿大对低税率燃油加以染色,以区分普通燃油。有资格使用彩色燃油的主要是林业、矿业和农业等行业中不使用公路设施的机械设备和机动车等。政府对彩色燃油的生产、销售和使用有细致规定,若有人不当使用,将予罚款、甚至指控。

另外,加拿大土著人、军队和在外使团等特殊群体享有燃油税减免待遇,残疾人每年可获一定数量的燃油税返还。

由于征收燃油税,加拿大各省均不再征收养路费或进城费。全国一般性公路和绝大多数高速公路均免费通行,绝大多数桥梁不收取过桥费。加拿大法律明确规定,在个别收费的高速公路和桥梁附近必须有平行免费线路。

联邦政府燃油税征收用途广泛,包括全民医保、教育、可持续性基础建设和老年人保障项目等。各省区燃油税征收主要用于与交通建设相关的支出,如本省公路建设维修以及公交系统建设和维护等,剩余部分上缴省区财政,用以平衡预算。

在德国,高速公路仅对载重量一定吨位以上的汽车征收过路费,因此,私家车主的日常养车开支大致由汽车保险、保养维修费、燃油费和停车费构成,其中燃油开支比例最大。

在德国,同一种油品的价格会因加油站所属企业和所处地区而略有差别。另外,燃油价格随国际油价浮动而频繁调整,因而经常会看到同一种油品在同一家加油站

也会出现上下午价格不同的情况。

德国联邦财政部负责税务政策的新闻发言人奥利弗·海德尔-伦奇说,税金即增值税和能源税之和,税金在德国燃油价格中所占的比重在三分之二左右。其中增值税率为19%,以税前油价与能源税之和为基础征收,能源税则根据燃油种类以固定数额征收。

为引导民众多用洁净能源,课税标准原则与能源对环境的污染程度成正比。德国现行能源税征收的具体标准为:液化天然气每千克大约18欧分(约合22.86美分),柴油每升47.04欧分(56.45美分),无铅汽油每升65.45欧分(83.12美分),含铅汽油每升72.1欧分(91.57美分)。

汽油和柴油是德国能源税的主要来源。德国时下每年征收能源税大约400亿欧元(508亿美元),是德国最重要的消费税种。1999年至2003年,德国政府分5个阶段逐步提高能源税征收标准。2003年后,德国政府没有再提高各种燃料的能源税征收标准。

德国政府把能源税收入小部分用于交通建设,大部分用于支付义务养老保险者的退休金。

比利时燃油税高 有效节能

日本汽车相当普及,但与高额燃油税相关,小排量汽车因节能环保而备受青睐;且除节假日外,日本人更喜欢使用便捷快速的公共交通。

日本燃油税分为挥发油税、地方道路税、柴油税和天然气税四大类。挥发油税征收对象是汽油,税款归中央政府所有,专门用于维护公路设施;地方道路税和柴油税征收对象分别是汽油和柴油,税款归地方政府所有,用于地方道路之类设施的维护等;天然气税征收对象是天然气,税款一半归中央、一半归地方,用于维护公路设施。

挥发油税和地方道路税现统称为汽油税,设立之初只有现行标准的一半。1974年,日本政府为缓解道路修缮计划财源不足的困境,根据《租税特别措施法》实施“暂定措施”,即把挥发油税和地方道路税在原有基础上分别提高一倍。现阶段每升汽油征收53.8日元(0.54美元)挥发油税和地方道路税。

注:本文作者系新华社驻外记者曹卫国、赵青、杨士龙、王勍、潘革平、芦军、陈曦。

售价水涨船高;一旦国际油价下跌,零售价只能以降幅50%的幅度回落,多余的50%将作为消费税上交国库。

燃油税尽管会使普通消费者承受不小的负担,但正面影响不可忽视。它一方面鼓励人们尽可能使用公共交通工具,另一方面鼓励人们使用节油型汽车。比利时现阶段新售汽车中大约80%是省油、低污染的柴油车。

燃油税增加了政府财力,使政府有能力在原油价格上涨时“让利于民”,降低燃油税,以稳定燃油价格。根据相关规定,一旦汽油零售价突破每升1.5欧元(1.9美元),柴油零售价突破每升1.1欧元(1.4美元),比利时政府必须以降低燃油税等手段加以调控。此外,政府还会利用这些资金不定期为农业、长途运输、家庭冬季取暖等提供补贴。

法国 对不同的燃料品种所征石油产品国内税金额不同,特定燃料按固定金额征税,而不设置税率。以2008年征税标准为例,每升无铅汽油征收0.6069欧元(0.77美元)燃油税,每升柴油则征收0.4284欧元(0.54美元)。不管油价涨跌多少,起码在年内这一单位征税金额不会改变。

因此,燃油税在燃料零售价中所占比随国际市场价格的变动而反向变动,即油价越高所占比例越低。

法国政府征收燃油税时对一些行业有优惠政策,渔民、农民、公路客运、公共交通等群体或行业可免税,对包括出租车在内的公共交通行业免征燃油税,以鼓励公交车系统发展、减少私家车使用,保护环境。

法国没有养路费,公路和桥梁一般不收费。农村、城市的道路和桥梁建设由政府投资,属公共基础设施建设,每年政府会在预算内为道路和桥梁建设列支。

日本 振兴经济 税价无关

日本燃油税的设置在相当大程度上以环境保护为着力点,征收体系的最大特点是独立征收,即燃油税与燃料价格没有任

何关联。

法国对不同的燃料品种所征石油产品国内税金额不同,特定燃料按固定金额征税,而不设置税率。以2008年征税标准为例,每升无铅汽油征收0.6069欧元(0.77美元)燃油税,每升柴油则征收0.4284欧元(0.54美元)。不管油价涨跌多少,起码在年内这一单位征税金额不会改变。

因此,燃油税在燃料零售价中所占比随国际市场价格的变动而反向变动,即油价越高所占比例越低。

法国政府征收燃油税时对一些行业有优惠政策,渔民、农民、公路客运、公共交通等群体或行业可免税,对包括出租车在内的公共交通行业免征燃油税,以鼓励公交车系统发展、减少私家车使用,保护环境。

法国没有养路费,公路和桥梁一般不收费。农村、城市的道路和桥梁建设由政府投资,属公共基础设施建设,每年政府会在预算内为道路和桥梁建设列支。

日本 振兴经济 税价无关