



一些网红通过个人独资企业等偷逃税款

## 细化税收规则适应新业态发展需要

□ 本报记者 赵丽  
□ 本报见习记者 张嘉幸

国家税务总局近日通报，今年前11个月，税务部门共查处1818名包括明星网红在内的“双高”人员，查补税款高达15.23亿元。

近年来，网红偷税案件密集曝光，巨大的偷税金额引发社会各界广泛关注与热议，这不仅触碰了税收征管的“红线”，更折射出网红经济领域的税务治理挑战。为深入剖析网红偷税现象的背后成因与行为逻辑，《法治日报》记者对相关领域专家展开采访，拆解套路，剖析成因。

### 网红已成偷税高发群体

不久前，国家税务总局北京市税务局在官网发布消息，依法对车评人陈震偷税案作出处理。

消息显示，经查，2021年至2023年，陈震通过隐匿收入、转换收人性质、进行虚假申报等方式，少缴个人所得税共计118万余元。2025年11月，国家税务总局北京市税务局第三稽查局依据相关法律法规规定，对其作出追缴税款、加收滞纳金并处罚款共计247万余元的处理处罚决定。目前，涉案税款、滞纳金及罚款均已追缴入库。

处罚公布后，陈震在各大社交平台的主账号均被禁言或封禁。

除了陈震之外，此前还有不少网红陷入税务风波。

国家税务总局佛山市税务局发布的消息显示，2025年10月，在全网拥有千万粉丝的网红“小影夫妇”被举报存在涉税违法行为。国家税务总局佛山市税务局稽查局向举报人开具的税收违法行为主体结果告知书显示，税务机关对佛山市金臣丽影电子商务有限公司等13个纳税人依法查处，合计追缴税费1782万余元，罚款597万余元。

2024年年底，上海、厦门税务部门分别公布两起网络主播偷税案件。因频繁炫富被封禁的网络主播“柏公子”，在2021年至2023年期间，通过近亲属个人账户收款等方式隐匿佣金收入，未依法申报纳税，对其违法行为，稽查部门依法作出补缴税款、加收滞纳金并处罚款共计1330万元的处理处罚决定。

坐拥500万粉丝的“厦门小程”通过虚假申报网络直播带货取得的佣金收入及成立个体工商户线上销售商品取得的经营收入，少缴个人所得税及增值税等税费，稽查部门依法作出追缴税款、滞纳金并处罚款共计199万元的处理处罚决定。

网红偷逃税乱象为何时有发生？

在中国政法大学财税法研究中心主任施正文看来，网红经济作为新业态发展迅猛，但税收政策和监管存在一定滞后性，易导致偷税漏税现象频发。

“行业发展过快，但监管机制尚未完全适应行业特点，难以迅速跟进，给违规行为以可乘之机。”

北京市京都律师事务所律师马钊进一步分析：“部分平台为留住高流量主播，甚至会配合隐瞒真实数据、调整结算方式，不严格执行代扣代缴义务，在客观上纵容了税收流失。”

### 工作室沦为避税‘外壳’

施正文向记者介绍了网红常见的避税手段：一些网红会将劳务报酬所得转为经营所得，利用税率差异和税基操作降低税负，通过个人独资企业或合伙企业等形式设立空壳工作室，将收入定性为经营所得，并在税收洼地注册公司以享受核定征收等优惠政策；还有网红通过隐瞒收入和虚假申报等方式逃避税收。

“网红行业生命周期短、变现需求强，一些从业者宁愿冒违法风险也要追求短期利益最大化。”马钊告诉记者，不少网红通过亲属代持、多渠道多方式分包等将收入转出或增大支出。同时，公私账户混用、资金随意挪用等现象普遍，公司丧失独立性，沦为个人避税的“外壳”。

他还介绍说，不少网红设立空壳公司、工作室的核心目的是将收入、支出通过复杂的方式拆分，本质是将本属个人的应该统一申报纳税的劳务报酬，分散到不同主体进行所谓的“税务优化”。

“这种做法实际上违背了公司法中法人财产独立制度，形成了‘一家注册资本仅几十万元的工作室，却有数千万元流水及大额收入’的严重不对等情形。资金在这些空壳公司、平台与网红个人账户间被人为安排随意支取，公司、股东、关联方的界限完全模糊。”马钊说。

### 管理混乱产生税务风险

受访专家一致认为，网红避税乱象频发并非偶然，反映出网红经济在治理结构与合规体系上存在深层短板。

施正文从治理结构、合规体系等维度，分析了当前网红经济中存在的主要税务风险：网红经济普遍存在“股权架构与业务规模错配”，小规模运营主体缺乏决策监督机制，难以承载高额多元收入；个人与公司责任边界模糊，公私账户混用、财产混同等现象突出，易引发连带责任风险；多数网红和MCN（指在网络信息内容服务平台上入驻，为网络信息内容生产者提供策划、制作、营销、经纪等相关服务的机构）未建立专门财税合规岗位，财务台账混乱，收入性质分类不清、内部审核与风险预警机制缺失。

马钊告诉记者，当前网红团队治理结构普遍存在“重形式、轻实质”的问题，内部控制机制几乎空白，极易出现税务违规问题。

据他观察，不少网红分不清“偷税漏税”与“合法节税”的界限。一些中介机构将违法违规手段包装成“税务筹划”，诱导私人账户收款、收入拆分，并把这些违规手段视为行业常规操作。加上网红收入来源分散、部分资金通过私人渠道结算，游离于规范财务体系之外，合规底线被进一步模糊。网红团队内部普遍缺乏基本财务管理制度，大多未建立统一台账登记管理，资金收付较为混乱。加上“阴阳合同”等乱象，容易导致合同、资金、税务三套数据脱节，致使业务流程整体失控。

“还有一些网红将纳税申报沦为形式，大量未通过对公账户收取、未开具发票的收入被有意忽略。甚至出现过一种现象，即网红线下商业活动收入颇丰，但全部以现金或私人账户转账结算，而工作室、公司主体仅申报数十元税款。”马钊说。

### 破解乱象仍需多方发力

面对网红群体的诸多税务乱象，应如何系统治理？施正文认为，要加大监管力度，对恶意偷税行为严厉查处，树立税法权威。市场监管部门需加强对网红工作室设立和运营的监管，防止空壳公司泛滥；相关部门间应该加强协同与信息共享，便于及时发现和查处偷税行为；针对新业态细化税收规则，确保税法适应数字经济发展的需要。

“此外，还应加强税法宣传与纳税辅导，通过典型案例宣传和政策解读，提高纳税人的税法遵从意识。”施正文说。

在马钊看来，网红个人及相关公司应梳理并重构清晰的业务架构。“网红及其所关联的公司应建立健全覆盖全渠道、全类型的收入明细台账，确保各类收入有章可循且合法合理。”同时应统一使用明确收入性质、付款方式与税务责任的规范合同，规范合同管理。

马钊特别提到，主播及公司应主动作为，一方面在内部严格推行“业务—财务—合规”联动的收入申报审核流程，同时建立定期税务健康自查机制；另一方面，对外确保平台代为履行涉税信息报送与代扣代缴义务，保持与主管税务机关的良性沟通，通过聘请专业财税顾问，以精准区分合法边界与违法红线。



停车位不够 乱停且乱占 管理跟不上

## 老旧小区居民进了小区停不了车

□ 本报记者 张守坤  
□ 本报见习记者 刘紫薇

作为居住在建成于20世纪80年代小区里的天津居民，王女士自六七年前购置私家车以来，如何停车便成了她的日常困扰。小区面积不大，受当时条件所限，并未规划足够的停车位，至今也没有设置固定停车位，既不收取停车费，也不限制外来车辆进入，小区里停车就是见缝插针，哪里有空停哪里。

“小区有160多户居民，却只能勉强停放大约40辆车，即使按照一半家庭有车计算，无法停车的业主还有不少。”王女士说。

王女士的遭遇并非个例。《法治日报》记者近日调查发现，停车难已成为不少老旧小区居民面临的普遍难题。这类小区多建于20世纪八九十年代或更早，在规划设计之初对汽车数量和停车位需求增长缺少考量，加之老旧小区道路普遍狭窄，可利用的空间极其有限，导致车位配置严重滞后于现实需要。

### 停车位难找

“每天下班开车一进小区就发愁。”家住北京市大兴区某小区的陈琛（化名），语气中透着深深的无奈。

陈琛回忆，他所在的小区在改造之前，由于没有设置固定的停车位且数量不多，也不收取停车费，当时的小区物业公司几乎不对停车进行管理，加上外来车辆、“僵尸车”等随意挤占小区居民的停车空间，“那会儿真是‘群魔乱舞’，停车毫无秩序可言”。

2023年，陈琛所在的小区进行老旧小区改造，车位增加80余个，停车情况明显改善，无论何时回家，基本都有空位可停，秩序井然。

但好景不长，由于缺乏停车管理措施，外来

车辆随意进入小区停放，停车位又开始变得紧张，乱停乱放、非机动车占用车位的现象“死灰复燃”。

陈琛提供了几段他在小区寻找车位时的行车记录仪视频，记者看到，无论是工作日还是节假日，小区的车位基本处于饱和状态，其中，不少停车位上停着自行车、电动自行车或老年代步车，个别车位还被杂物堆占。

对于居住在河南省某市的赵女士来说，每次在小区停车也成了一场“噩梦”。

“我刚拿到驾照，倒车入库还不太熟练，更别说侧方停车了。小区车位本就不多，好停的车位总是被占着，有些车位很考验停车技巧。我每次找车位往往要绕小区大半圈，再加上停车，差不多需要二三十分钟，这还是后车没有催促的情况下。如果有车跟车，我只能继续往前开，甚至绕小区一圈，但再回来时基本已经没有车位了。”赵女士说，她后来索性停在小区外面的收费停车位上，还开通了按月计费服务，“等以后车技熟练了，再挑战小区的停车位”。

陈琛说，他曾就停车问题向物业公司反映，对方计划进行停车管理，比如划出固定车位并向本小区业主收取停车费，但目前“仍在规划中”。

“目前也只能耐心等待了，‘车位游击战’还继续打。”陈琛苦笑着说道。

记者在调查中发现，有些老旧小区总有“僵尸车”，有些车辆甚至连车前轮都没了，但还一直停在停车位上。周围居民表示：“不知道这些车停了多久，但一直没有人管。”

老旧小区发生火灾、消防通道被堵，消防车难以进入；一些车位还经常被外来车辆当作“免费停车场”——附近办事的、吃饭的、有的停一会儿，有的停几天，还有一停数月的“僵尸车”。

眼见着小区的空停车位越来越少。多数工作日，他需要驾车在小区内绕一大圈才能找到停车位。有两次实在没有找到空车位，他只能把车停在一辆越野车前面——这辆越野车停在那里几个月，一直没有挪动。

在他看来，停在这辆车前面总比占道停车位好，也不会妨碍其他车辆，而且他早上上班就开走了。

然而，车位紧张也带来了更为严重的问题：占道停车现象开始出现。陈琛回忆说，此前小区车位最紧张的时候，有车辆停放在小区的消防通道口，且未留下车主联系方式，一旦小区发生火灾，后果不堪设想。

陈琛说，他曾就停车问题向物业公司反映，对方计划进行停车管理，比如划出固定车位并向本小区业主收取停车费，但目前“仍在规划中”。

“目前也只能耐心等待了，‘车位游击战’还继续打。”陈琛苦笑着说道。

记者在调查中发现，有些老旧小区总有“僵尸车”，有些车辆甚至连车前轮都没了，但还一直停在停车位上。周围居民表示：“不知道这些车停了多久，但一直没有人管。”

### 小区路难行

老旧小区停车难，难住的不只是有车的业主。

不少小区因车道两旁被车辆占满，导致行人、机动车、非机动车共用一条道路通行。这条道路往往只能容一辆车通过，每到上下班、上下学的高峰时段，被堵得水泄不通，很容易发生剐蹭事故。安全隐患不止于此。根据公开信息，某地一老

小区发生火灾，消防通道被堵，消防车难以进入。

老旧小区发生火灾、消防通道被堵，消防车难以进入；一些车位还经常被外来车辆当作“免费停车场”——附近办事的、吃饭的、有的停一会儿，有的停几天，还有一停数月的“僵尸车”。

眼见着小区的空停车位越来越少。多数工作日，他需要驾车在小区内绕一大圈才能找到停车位。有两次实在没有找到空车位，他只能把车停在一辆越野车前面——这辆越野车停在那里几个月，一直没有挪动。

在他看来，停在这辆车前面总比占道停车位好，也不会妨碍其他车辆，而且他早上上班就开走了。

然而，车位紧张也带来了更为严重的问题：占道停车现象开始出现。陈琛回忆说，此前小区车位最紧张的时候，有车辆停放在小区的消防通道口，且未留下车主联系方式，一旦小区发生火灾，后果不堪设想。

陈琛说，他曾就停车问题向物业公司反映，对方计划进行停车管理，比如划出固定车位并向本小区业主收取停车费，但目前“仍在规划中”。

“目前也只能耐心等待了，‘车位游击战’还继续打。”陈琛苦笑着说道。

记者在调查中发现，有些老旧小区总有“僵尸车”，有些车辆甚至连车前轮都没了，但还一直停在停车位上。周围居民表示：“不知道这些车停了多久，但一直没有人管。”

老旧小区发生火灾，消防通道被堵，消防车难以进入。

老旧小区发生火灾、消防通道被堵，消防车难以进入；一些车位还经常被外来车辆当作“免费停车场”——附近办事的、吃饭的、有的停一会儿，有的停几天，还有一停数月的“僵尸车”。

眼见着小区的空停车位越来越少。多数工作日，他需要驾车在小区内绕一大圈才能找到停车位。有两次实在没有找到空车位，他只能把车停在一辆越野车前面——这辆越野车停在那里几个月，一直没有挪动。

在他看来，停在这辆车前面总比占道停车位好，也不会妨碍其他车辆，而且他早上上班就开走了。

然而，车位紧张也带来了更为严重的问题：占道停车现象开始出现。陈琛回忆说，此前小区车位最紧张的时候，有车辆停放在小区的消防通道口，且未留下车主联系方式，一旦小区发生火灾，后果不堪设想。

陈琛说，他曾就停车问题向物业公司反映，对方计划进行停车管理，比如划出固定车位并向本小区业主收取停车费，但目前“仍在规划中”。

“目前也只能耐心等待了，‘车位游击战’还继续打。”陈琛苦笑着说道。

记者在调查中发现，有些老旧小区总有“僵尸车”，有些车辆甚至连车前轮都没了，但还一直停在停车位上。周围居民表示：“不知道这些车停了多久，但一直没有人管。”

老旧小区成了老旧小区业主“老大难”问题 专家建议

## “建管并重”市场化经营缓解停车难

□ 本报记者 张守坤  
□ 本报见习记者 刘紫薇

停车难，是几乎所有城市老旧小区的通病。

2023年11月，住房和城乡建设部印发《关于全面推进城市综合交通体系建设的指导意见》，明确提出“指导各地加快补齐城市重点区域停车设施短板，聚焦老旧小区等重点区域，因地制宜加快推进外部新建、周边共享和内部挖潜等项目，推动配套能源设施与城市交通基础设施协同化建设”。

如何有效破解老旧小区停车难题？记者为此采访了北京市康达律师事务所高级合伙人孟丽娜和北京瀛和律师事务所住建业务中心律师赵雅丽。

记者：老旧小区停车难问题的核心症结是什么？

赵雅丽：规划滞后、管理缺失、资源配置失衡是造成老旧小区车位供给不足的根本原因。老旧小区多建于20世纪八九十年代甚至更早，当时私家车尚未普及，因此在规划上普遍缺乏满足现行标准的停车空间，导致车位配比严重失衡。与此同时，不少老旧小区在物业管理方面比较滞后，相应的停车管理也一样滞后，甚至出现管理缺失的情况，加之老旧小区停车收费标准不合理、不合理，“僵尸车”长期占用车位，多种因素相互叠加，形成老旧小区停车难的恶性循环。

记者：小区是否可以禁止外来车辆入内，或通过停车费区别定价来进行限制？

赵雅丽：可以通过引导分流缓解停车压力。

引导居民就近停放在城市道路边上的停车位；物业或者社区积极协调老旧小区附近的商业设施管理方，为居民提供相应停车位，实现企业和居民“停车双赢”。

记者：目前多地探索的“内部挖潜”模式（如盘活边角空地、闲置绿化带改建车位、优化车位施划方式等），在实践中面临的难题该如何解决？

赵雅丽：探索“内部挖潜”应坚持“绿化保护、防风固沙、听取民意”的原则。

坚持绿化保护原则。优先利用闲置边角地（如小区入口空地、楼间闲置通道）、废弃设施用地（如旧自行车棚）改建车位，不占用现有成片绿化带；如确需占用，应采取化整为零、通过散点种植、藤蔓绿化等方式补偿绿化损失面积。

坚持消防合规原则。车位施划前规划出消

防通道，禁止停车区域，设立清晰明显的通道标识，并经过消防部门审核，确保小区内消防通道能够满足消防车、救援车通行的需求。

坚持听取民意的原则。制定“内部挖潜”方案时，通过入户走访、线上问卷等方式尽可能多地收集居民意见，对反对声音集中的问题进行优化调整，聘请第三方专业规划设计单位制定方案，并经业主大会表决通过后实施，确保方案科学合规、公开透明。

记者：老旧小区改造是解决停车难的重要契机，但部分小区存在“重改造、轻管理”的问题，改造后车位资源又陷入无序使用状态。该如何将停车管理前置到改造环节，实现“建管并重”？

赵雅丽：具体而言，可以综合小区业主情况，按房屋建筑面积、车位使用情况等因素进行分摊，承担一部分改造费用，可以争取政府的支持，包括申请补贴和专项资金，享受税费减免等优惠政策；还可以吸引社会资本参与建设并运营，通过市场化运营的方式实现投资回报，形成可持续发展的良性循环。