

纳税“营改增”破冰百日 过渡期喜忧参半

上海部分试点企业缴税额不降反增,业内认为属阶段现象;专家建议不同行业税率划分应更细致

截至昨日,营业税改增值税(简称“营改增”)在上海已试行百日。最新消息称,北京、天津、深圳、南京、广州等5个城市都已提出试点申请,有望成为新一轮试点地区,下半年的营改增试点扩容速度将加快。

就试点百日实际情况看,纳入试点范围的上海12.6万户企业,在体现出试点成效的同时,也暴露出一些过渡性的问题,被认为喜忧参半。比如有的企业营改增后,缴税额不降反增。对此,相关官员和专家此前已给出解释和提醒。有相关企业主接受本报记者采访时,认为这是过渡阶段的暂时问题,预期未来缴税额将会下降。

营改增为什么会出现这些问题?该如何解决这些问题?本报记者为此采访了部分试点企业和相关专家。



□新京报记者 李蕾



营改增避免重复征税

上海市12.6万户企业纳入营改增试点范围,一家试点物流公司收到的增值税抵扣发票越来越多。

从年初开始,周英(化名)更忙了。每个月除了参加营业税改增值税的培训和会议,还要更仔细地做报表,以便与去年同期的税负情况做对比。

年过6旬的周英从上海一家大型公司的财务岗位退休后,便一直兼职几家私营企业的财务工作。上海试点营业税改增值税后,周英的工作也发生了变化。

今年1月1日起,营业税改增值税在上海开展试点,试点行业涉及交通运输业和部分现代服务业。截至目前,上海市共有12.6万户企业纳入改革试点范围,由原缴纳营业税改为缴纳增值税。

周英兼职的几家公司里就有在试点范围的,此前缴纳营业税,试点后营业税改为增值税。近来,在一家兼职的物流公司中,周英开出的发票越来越少,收到的增值税抵扣发票越来越多。

目前我国企业需要缴纳的主要税种包括增值税、营业税、企业所得税等。2011年,我国增值税和营业税合计征收约3.8万亿元,占总税收的比例超过四成。当年11月17日,财政部、国家税务总局正式公布营业税改征增值税试点方案。

“增值税是一个比较现代的税种,这个税种的好处就在于消除各个生产经营环节中的重复征税问题。”国务院发展研究中心宏观经济研究员倪红日表示,服务业中的营业税改成增值税后,增值税的链条才能算完整,对企业才是公

平的。

货物和劳务统一征税是趋势

避免重复征税并非营改增唯一目的,研究人员认为营改增主要针对服务业,可完善增值税链条。

与传统的以货物和劳务价值全额为税基的税种相比,增值税能够有效避免重复征税。纳税人总体税负不会因生产经营过程中分工和协作环节的增多而叠加。

“只从避免重复征税上看待这项改革,显然是不全面的。”国家税务总局税务科研所所长刘佐说。从经济发展趋势上来看,对货物和劳务征税的统一是必然趋势。

“买一台冰箱,又把冰箱送回家,是销售货物还是销售劳务?再拿烤鸭店来说,一部分烤鸭客人要在店里吃,一部分烤鸭外卖,这是销售货物还是劳务?”刘佐认为,无论在经济发展、技术发展还是管理三个方面来看,劳务和货物都是分不开的。且从国际惯例上看,绝大部分国家对货物和劳务是统一征税的。

“增值税是可以抵扣的,营业税没有抵扣,就存在重复征税的问题,导致企业税负比较高。营业税主要是服务业缴纳,因此营业税转增值税的改革有利于发展服务业。”中国人民大学财政金融系教授安体富表示,增值税是一环一环抵扣,从农业到服务业都征收增值税,才能真正发挥增值税的作用。

“现在进行的营业税改增值税主要针对服务业部分,这个实行了,增值税的链条就差条才能算完整,对企业才是公

有试点企业缴税不降反增

据一家物流企业财务人员介绍,试点开始的前两个月,企业缴纳税额比原来多了,因为找不到充足的抵扣项目发票。

根据国家税务总局的测算,营业税改征增值税后,将带动GDP增长0.5%左右,税收收入预计净减少1000亿元以上。

国家税务总局局长肖捷日前撰文指出,营业税改增值税降低了大部分纳税人税负。试点的小规模纳税人大多由原实行5%的营业税税率降为适用3%的增值税征收率,且以不含税销售额为计税依据,税负下降幅度超过40%;试点的一般纳税人中,85%的研发技术和有形动产租赁服务、75%的信息技术和鉴证咨询服务、70%的文化创意服务业纳税人税负均有不同程度下降。

肖捷认为,对于增收的企业,他与其有着类似的感受。按照官方说法,70%的文化创意服务业纳税人的税负有所增加。肖捷认为,4月份情况可能会有所好转。

“我们每个月的销售额大约是40万,按照之前营业税5%税率,我们每月需要缴纳的税额是2万。但是实施增值税后,税率变成6%,我们又没有足够的抵扣项,所以交的税就增加了。”岳强说,目前的抵扣范围太小,很多项目都不能抵扣,而且有的供应商没有资格开增值税发票,所以也不能进行抵扣。

“我们4月份有个新项目,总共是45万元的项目标的,我们的供应商也是开增值税发票的企业,他们会提供20万的增值税发票,这样我们就等于按照25万元的发票计税,也就是1.5万元的增值税。”岳强称,这样的话情况将有所好转。周英和岳强这种税收增加的案例,早在此前,相关部

门官员和学者就有过提醒,总体上看,营业税改增值税后,企业的税收是减少的。但不排除个别企业税收增加,其中交通运输行业就被认为是增收行业的典型代表。

肖捷认为,在试点初期,交通运输企业税负增加原因在于其主要资本投入是车辆,如果企业的大部分车辆是在改革试点之前购置,就会出现可抵扣进项税额较小、销项税额相对较大的情况。同时,由于改革尚未全面推开,企业的进项税额抵扣不充分等。

不降反增业内此前有提醒

相关部门官员和学者曾提醒,总体上看,营改增后企业税收是减少的,但不排除个别企业税收增加。

岳强(化名)在上海经营一家规模不大的文化创意公司,他与周英有着类似的感受。按照官方说法,70%的文化创意服务业纳税人的税负有所增加。岳强认为,4月份情况可能会有所好转。

“我们每个月的销售额大约是40万,按照之前营业税5%税率,我们每月需要缴纳的税额是2万。但是实施增值税后,税率变成6%,我们又没有足够的抵扣项,所以交的税就增加了。”岳强说,目前的抵扣范围太小,很多项目都不能抵扣,而且有的供应商没有资格开增值税发票,所以也不能进行抵扣。

“我们4月份有个新项目,总共是45万元的项目标的,我们的供应商也是开增值税发票的企业,他们会提供20万的增值税发票,这样我们就等于按照25万元的发票计税,也就是1.5万元的增值税。”岳强称,这样的话情况将有所好转。

周英和岳强这种税收增加的案例,早在此前,相关部

门官员和学者就有过提醒,总体上看,营业税改增值税后,企业的税收是减少的。但不排除个别企业税收增加,其中交通运输行业就被认为是增收行业的典型代表。

肖捷认为,在试点初期,交通运输企业税负增加原因在于其主要资本投入是车辆,如果企业的大部分车辆是在改革试点之前购置,就会出现可抵扣进项税额较小、销项税额相对较大的情况。同时,由于改革尚未全面推开,企业的进项税额抵扣不充分等。

“抵扣是针对新购固定资产,交通运输有一定的周期性,比如航空业,已经买了几十架飞机了,短时间内不会再买飞机,很长时间没办法抵扣。”安体富说,按道理营业税改增值税对存量也应该抵扣,可能考虑到财政可能负担不起就实行增量抵扣,但是特殊情况应当想办法解决和完善。

税率划分被认为不够细致

专家认为,确定税率时对行业的划分不够细致,下一步在改革的过程中应对每个行业做细致研究。

“增值税的实施办法是凭票抵扣,销项减去进项。增值税增加还是减少,第一看销项的税率定多高,第二要看抵扣的范围多大。”中央财经大学税务学院副院长刘桓说。

按照试点方案,在现行增值税17%和13%两档税率的基础上,新增设了11%和6%两档低税率,交通运输业适用11%的税率,研发和技术服务、文化创意、物流辅助和鉴证咨询等现代物流业适用6%的税率。“我认为在确定税率的时候

不是很周到,对行业的划分不够细致。”刘桓说,有些行业的抵扣比较合适,比如咨询业等,过去税率是5%,现在是6%,只要稍有抵扣,税负就是降低的。但有些行业就会出现税负增加的现象,比如交通运输业,此前税率是3%,现在变为11%,要保持税负不变,抵扣水平要达到8%,如果不能做到8%的抵扣,那么税负就会增加。

“营业税改增值税不是那么简单的,下一步在改革的过程中应该对每个行业做细致的研究。针对某一个地区或某一个行业的营业税改增值税,要好好算一算账,并在改革之初找好应对问题的解决方案。”刘桓说。

安体富认为,对于增收的行业,解决办法是把税率再降下来一点,或者是由政府对税负增加的企业进行补贴。

过渡期问题需及时总结评估

上海制定过渡性政策,对税收负担增加的企业给予财政扶持。肖捷要求及时总结评估,进一步完善政策。

财政部税政司副司长郑建新日前接受媒体采访时称,由于试点仅在部分地区的部分行业开展,试点企业外购的货物和劳务中还有部分不能进行抵扣,所以试点初期个别企业可能会因抵扣不完全,造成企业税收负担短期内会有所增加;同时,因为企业成本结构不同、发展时期不同、经营策略不同等原因,在营业税改征增值税的初期,个别企业税收负担也可能会有所增加。郑建新称,针对改革试点初期个别企业税收负担增加

的问题,上海相应制定了过渡性的财政扶持政策,专门设立了“营业税改征增值税改革试点财政专项资金”,对税收负担增加的企业给予财政扶持。

■ 名词解释

营业税 是对在我国境内提供应税劳务、转让无形资产或销售不动产的单位和个人,就其所取得的营业额征收的一种税。

增值税 是对商品生产、流通、劳务服务中多个环节的新增价值或商品的附加值征收的一种流转税,有增值才征税,没增值不征税。

增值税与营业税是我国两大主体税种。增值税的纳税人只需对本环节的增加值缴税,营业税则是以营业额和销售额作为税基计算缴纳。

增值税抵扣 即应交的税费=销项税-进项税。进项税是购进货物时所发生的税金,销项税是销售货物时应交的税金。购进货物时,对方会给你出具购进货物的增值税专用发票,发票上标有进项税,你销售货物时产生的销项税减去上述进项税,就是你应交的增值税。

“目前上海是第一个试点,地区有限,行业和企业也有限,未来肯定要扩大地区和行业,范围扩大了,反映出的问题就越多,在执行当中继续加以完善。”刘佐说。

肖捷表示,随着试点的延续,将及时进行总结评估,进一步完善政策,并在此基础上扩大改革试点的地区和行业范围。

今年2月底,北京地税相关人士透露,北京已向财政部递交申请,希望7月1日起试点营业税改增值税。目前正在做前期准备,财政部门正针对北京先期的5万多家企业进行改革的测算工作。

■ 行业

物流企业身陷“营改增”困境

参与试点的很多物流企业税负增加,财政部约见物流与采购联合会人员征求意见

■ 行业

3月27日上午,财政部紧急约见中国物流与采购联合会人员,就物流企业营业税改增值税问题征求意见。

“我递交了十几份企业调研材料及联合会政策建议,就相关问题作了陈述。一位司局级领导表示,认真研究,涉及相关政策调整将征求中物联意见。”中国物流与采购联合会副会长贺登才说。

今年1月1日,上海启动营改增试点,但很多物流企业的税负不降反增。据中国物流与采购联合会的调查统计数据,今年1月份67%的试点企业实际缴纳增值税有一定程度的增加,平均增加税负5万元。

其中上海德邦物流有限公司1月份实际税负比营业税税负上升约3.4个百分点,增幅高出1倍还多;上海佳吉快运有限公司1-2月由营业税实际负担率为1.63%,上升到增值税实际负担率为4.71%,上升189%;上海中远物流公司1月份实际负担率增加215%。

物流业内认为“事与愿违”

“以前营业税是全额纳税,不能抵扣,现在实行增值税,增加了许多可以抵扣的项目,其实挺好的,但是在具体的规定制定中却没有考虑到实际情况,导致现在事与愿违。”德利得物流总公司运营总监俾锦表示。

根据试点地区的方案,交通运输业采用11%的增值

“营改增”触及税改最大悬念

地税机关功能或面临重新定位,专家称调整国税、地税功能要慎重

在业内人士看来,营改增涉及的政策调整之复杂,牵涉和影响面之广,超过了1994年分税制以来任何一项税制改革。究其原因,是其触及了我国目前分税制的财政体制,这不仅是改革酝酿多年的原因,也是改革深化中的最大悬念。

目前的财政体制中,增值税主要由国税机关征收,实行中央和地方按75比25的比例分享,营业税则主要为地税机关征收,归属也基本全部是地方,而营业税收入占地方税收收入的比重超过三分之一。

根据方案的设计,营改

增后,由国税机关统一负责征收,收入仍归属地方,同时应考虑地方收入主体税种构建问题,而事实的情况是,营业税目前仍是地方最重要的税种,已经破题改革并寄予厚望的房产税、资源税尚无法承担起地方主体税种的责任。

营改增之所以选择在上海先行先试主要是上海是国税与地税合一,改革涉及的问题不会太多,而营改增一旦提速,试点扩大到北京、江苏或是其他地区之后,税收统一由国税机关征收,地税机关的功能就存在重新定位的问题。

据新华社电

谈到这一问题,社科院财贸所研究员杨志勇说,这不应是深化营改增的障碍,应着力解决,国税机关在增值税征收方面有经验优势,地税机关在了解地方企业信息方面有优势,在试点阶段,两个部门需加强合作。

可以预见,营改增加快推向全国是大势所趋,而随着改革试点范围的扩大,改革中的悬念也会一一揭晓。一些业内专家也指出,可以以营改增为契机推动我国财政体制改革,调整目前国税与地税的功能和定位,但这一过程一定要慎重。

据新华社电

来说这一项可抵扣的项目很难用上。

“大型企业有较为规范的财务制度,折旧一项比较好计算,虽然也很少,但是还能抵扣掉,中小型企业很多都是外包给其他车队或者个体户,车辆并不属于物流公司的资产,因此根本没有办法抵扣。”该人士说。

另一家做运输的物流企业还遇到了这样的尴尬:“去加油站加油,加油站根本不给你开增值税发票,只给开营业税发票,因为要开增值税发票很麻烦。没有增值税发票,我们想抵扣也抵扣不了。还有一些加油站是根本没有增值税发票的,因为他们不在试点区域内。”

由于增值税实行以票控税,增值税进项抵扣需要增值税发票,而目前的营业税改增值税只在部分行业和部分地区试点,如果有业务往来的企业没有开票或者不肯为试点企业开具增值税发票,那么即使运输公司当月有抵扣项目,由于拿不到增值税发票,那么试点营改增的公司,就无法从所在区的税务部门得到抵扣退税的实惠,只能自己独自承担了。

即使能够抵扣这也不会给企业减少太大的压力。“一家物流企业的成本构成中,30%-40%是油费、30%-40%是路桥费,20%的人力成本。但是按照现在上海的试点方案,交通运输企业的人力成本、路桥费、房屋租金、保险费等主要成本均不在抵扣范围,而可以抵扣的燃油、修理费等费用在总成本中所

占比重不足40%。”上述人士表示。

期望增加抵扣项目

对于营改增试点扩大到北京的消息,北京的物流企业喜忧参半。

“其实我们的要求很简单,只要相比之前税负不增加就可以了,也不指望能减少多少。”北京一家小型物流企业主说。

据贺登才介绍,在中国物流与采购联合会递交给财政部的报告中建议,适当增加进项税抵扣项目,对于占有物流企业较大成本比例的过路过桥费、保险费、房屋租金等纳入进项税抵扣范围。对于一些相对固定而实务中难以取得增值税专用发票的支出(如燃油消耗、修理费等)按照行业平均水平测算应抵减比例。

“营改增试点扩大到北京,北京物流企业喜忧参半。其实我们的要求很简单,只要相比之前税负不增加就可以了,也不指望能减少多少。”北京一家小型物流企业主说。

据贺登才介绍,在中国物流与采购联合会递交给财政部的报告中建议,适当增加进项税抵扣项目,对于占有物流企业较大成本比例的过路过桥费、保险费、房屋租金等纳入进项税抵扣范围。对于一些相对固定而实务中难以取得增值税专用发票的支出(如燃油消耗、修理费等)按照行业平均水平测算应抵减比例。

频频遭遇抵扣难题

增加抵扣项是此次增值税试点点的重大进步,改征增值税后,交通运输企业可抵扣的项目主要为购置运输工具和燃油、修理费所含的进项税。但在有限的抵扣项目里,企业要真正抵扣也并非易事。

上述上海参与试点的物流企业负责人以物流公司的车辆购置举例,根据此次改革方案,购置运输工具可进行抵扣,但实际情况是,由于运输工具购置成本高、使用年限长,多数相对成熟的大中型企业,未来几年或更长时间不可能有大额资产购置,因此实际可抵扣的燃油、修理费等费用在总成本中所

占比重不足40%。”上述人士表示。

频频遭遇抵扣难题

增加抵扣项是此次增值税试点点的重大进步,改征增值税后,交通运输企业可抵扣的项目主要为购置运输工具和燃油、修理费所含的进项税。但在有限的抵扣项目里,企业要真正抵扣也并非易事。

上述上海参与试点的物流企业负责人以物流公司的车辆购置举例,根据此次改革方案,购置运输工具可进行抵扣,但实际情况是,由于运输工具购置成本高、使用年限长,多数相对成熟的大中型企业,未来几年或更长时间不可能有大额资产购置,因此实际可抵扣的燃油、修理费等费用在总成本中所