

“营改增”对吉安财政收入影响的分析

□周润生 刘在中

从 2013 年 8 月 1 日起,全国范围内开展了交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税(以下简称营改增)试点。为推进营改增试点工作的开展,减少和消化营改增税制改革对财政收入的不利影响,维护交通运输业和部分现代服务业的平稳发展,江西省吉安市财政积极开展了营改增专题调研,配合省财政厅赴吉安、泰和县、吉水县、峡江县,召开部分营改增试点企业和财政、国税、地税负责人及其经办人员座谈会,实地了解营改增试点工作运行情况,听取县(市、区)财税和部分试点企业意见。现就营改增税制改革对地方财政收入的影响,作一些粗浅的分析。

一、营改增试点对企业和财政收入的影响

(一)营改增试点对交通运输业的影响

1. 对一般纳税人的影响。交通运输企业一般纳税人原来按 3% 征收营业税,营改增后按 11% 征收增值税,并允许抵扣进项税额。营改增试点后,企业税负普遍增加。经测算,吉安市交通运输业一般纳税人的增值税平均税率为 10% 左右,企业实际税负是营改增前的 3 倍多,造成这一现实的主要原因是进项税额偏少:一是油费难以取得增值税专用发票。据统计,交通运输企业,油费占企

业总成本的 35% 左右,而目前加油站开具增值税专用发票要公对公,作为在外跑运输的车辆临时加油,无法取得增值税专用发票。二是过路过桥费占企业总成本的 30% 左右,而过路过桥费是行政事业性收费票据,不在抵扣范围之内。三是维修费用占企业总成本的 2%—4%,在外跑运输的车辆临时维修,也无法取得增值税专用发票。目前来看,企业实际可抵扣的进项税额偏少,因而导致企业税负大幅上升,经营成本的剧增已经影响到企业正常经营,导致企业承接一些原本利润低的业务,营业收入明显减少。但从长远看,随着国家配套政策的出台,企业改变思想观念和管理方式以及更新设备等,企业税负能明显降低,改革效果将逐步显现。

2. 对小规模纳税人的影响。营改增前,企业营业税的税率为 3%,营改增后按 3% 征收增值税,企业税负基本不变,因此对企业的发展没有产生什么影响。

(二)营改增试点对部分现代服务业的影响

1. 对有形动产租赁服务业的影响。一般纳税人原来按 5% 征收营业税,营改增后按 17% 征收增值税,由于房屋、设备等出租收入为净收入,对方提供的是不能抵扣的营业税发票,不能在进项税额中抵扣,企业实际税负为营改增前的 3.4 倍,是这次营改增税制改革的增税范围和对象。小规模纳税人,营改增前营业税税率为 5%,营改增后按 3% 征

收增值税,税率下降两个点,企业实际税负减幅达到 40%,有利于小型、微型企业发展。

2. 对其他现代服务业的影响。一般纳税人原来按 5% 征收营业税,营改增后按 6% 征收增值税,由于存在进项税额抵扣,企业实际税负为 5% 左右,税负基本不变,因此对企业的发展没有产生什么影响。小规模纳税人,营改增前营业税税率为 5%,营改增后按 3% 征收增值税,税率下降两个点,企业实际税负减幅达到 40%,有利于小型、微型企业发展。由于吉安市部分现代服务业企业绝大部分是小规模纳税人,营改增该类企业享受税收优惠较大,会进一步促进本市部分现代服务业的发展。

(三)营改增试点对财政收入的影响

营改增试点后,国税部门对增值税专用发票控制较严,代开票等非实体经济税收被挤水分,加上交通运输企业一般纳税人一些原本利润低的运输业务不做,个别企业及其司机难以取得运输业务增值税专用发票,直接现金结算不入账等因素,对财政收入会带来一定影响。

2012 年纳入“营改增”试点企业缴纳营业税 78344 万元,占同期全市营业税总额的 28.4%,其中交通运输试点企业缴纳 72433 万元,现代服务试点企业缴纳 5911 万元。年纳税额超 1000 万元的试点企业 12 户,均为交通运输企业;超 500 万元的试点企业 25 户,其中交通运输企业 23 户,有形动产租赁服务企业

1户,其他现代服务企业1户。据统计,吉安市交通运输企业,2012年8—10月月均缴纳营业税5624万元,2013年8—10月月均缴纳增值税3324万元,同比下降40.9%,环比2013年1—6月月均缴纳营业税14784万元下降77.52%。部分现代服务企业,2012年8—10月月均缴纳营业税727.67万元,2013年8—10月月均缴纳增值税166.33万元,同比下降77.14%,环比2013年1—6月月均缴纳营业税585.33万元下降71.58%。总之,营改增试点后,在当前全市经济发展速度放缓的情况下,将给财政收入带来一定压力。

二、营改增试点实施中遇到的一些问题

(一)地方财政面临失去主体税种的风险。营业税是地方主体税种,百分之百的地方财力,而增值税是中央与地方共享税,中央和地方按75:25的比例分成,中央得大头,地方得小头。虽然上级一再下文,明确因试点产生的财政减收,按现行财政体制由中央和地方分别负担,原属中央的营业税改征增值税后的减收,由中央财政负担;原属地方的营业税改征增值税后的减收,由地方财政负担,因此短期内不会对地方财力产生什么影响。但随着营改增税制改革的进一步扩围,营业税被增值税取代后,地方财政会面临失去主体税种的风险,地方政府因为利益的触动而产生矛盾心理和诸多顾虑。

(二)交通运输业车辆挂靠经营的问题。部分货运自开票企业由于自身资金有限,无法购置相当数量的车辆,却能找到较大的业务,于是和社会上一些个体运输户,通过签订“挂靠协议”的方式将其拉到门下,以满足企业自身经营的需要,又不至于养车而增加成本;对一些个体运输户而言,由于信息不对称,车辆经常处于吃不饱的状态,也愿

意挂靠到有固定业务的企业名下。这些挂靠车辆来自各个省(自治区、直辖市),由于不是交通运输企业自有的车辆,其加油、维修以及运输货物等无法取得增值税专用发票,一方面增加了企业的税收负担,另一方面给国税部门核实企业运输业务的真实性带来困难,存在虚开专用发票的风险,导致税收执法风险防范难度加大。

三、几点建议

营改增是结构性减税,不是简单的普惠性质,而是有增有减。为策应营改增试点,充分发挥营改增税制改革的积极效应,消除其不利影响,稳步发展交通运输业和部分现代服务业,保持地方财政收入持续稳定增长,提出以下几点建议:

(一)进一步完善分税制财政管理体制,正确处理好中央与地方的收入分配关系。建议在保持现行中央、地方收入格局基本不变的前提下,科学测算因增值税征税范围扩大导致营业税收入减少的规模,适当提高地方政府的税收分成比例,加大对地方财政的转移支付力度,以缓解地方财政压力,取得地方政府对营改增税制改革的更大支持。

(二)完善营改增试点配套政策。一是建议适当增加增值税进项税额抵扣项目,如对占交通运输企业成本较大比例的过路过桥费、保险费等纳入进项税抵扣范围。二是对现实中难以取得增值税专用发票的油费,建议推行全国范围内通用的加油卡,以避免各省(自治区、直辖市)加油卡互不通用的现象。三是对交通运输企业挂靠车辆所发生的真实业务,视同企业自有的车辆,其加油、维修以及运输货物取得的收入等都应入企业财务账,并允许抵扣。

(三)适时适度保持现有地方对企业的财税扶持政策。营改增试点前,为鼓励货运物流企业落户本地区,吉安市

大部分县(市、区)对交通运输业出台了相应的扶持奖励政策,一是对货运物流企业上缴税收按60%—90%的不同比例给予奖励;二是对帮扶单位进行奖励,以上年实际完成总额为基数,基数内奖励3%,超基数至目标任务内部分奖励5%,超目标任务奖励6%;三是税收奖励实行即征即奖的方式,在企业实现纳税后即可办理奖励手续。这些财税扶持政策的实施,有力地促进了全市运输物流业的快速发展,在国家对交通运输业和部分现代服务业实施营改增税制改革的背景下,适时适度保持现有地方对企业的财税扶持政策很有必要,以避免吉安市交通运输业和部分现代服务业剧烈波动。

(四)加大对接力度,优化纳税服务体制机制。国税部门要进一步推进“一窗式”服务,简化办税流程、办税环节和审批程序,加强对营改增企业及其财务人员的培训,引导企业改变经营理念,规范账务处理,做好服务指导工作,及时了解纳税人需求,最大限度地为企业提供办税便利,以宽松的纳税环境留住企业,吸引企业。同时,要切实加强对个体运输户的税收征管,最大限度地避免税款流失。

(五)积极策应营改增税制改革,大力培植财源。以营改增为契机,既要落实支持小型、微型企业发展的各项优惠政策,又要进一步加大对规模企业的培育力度,鼓励重点企业通过兼并、联合、重组等加快规模扩张,加快形成一批具有优势和较强实力的领军企业,壮大主体税源。同时,要充分利用吉安市便利的交通条件、优质的政务环境,引入更多的交通运输和部分现代服务业入驻,积极引导企业更新设备,加大投入,增强企业的市场竞争力,扶持企业做大做强,不断培植新的税源。

(作者单位:江西省吉安市财政局)

责任编辑 雷艳