



减税降费：“最硬主菜”端上来

增值税改革“大棋局”助力高质量发展

新华社北京3月21日电(记者韩洁、郝琼源、申铖)2019年近2万亿元规模的减税降费“大餐”中,降低增值税税率无疑是最受关注的“主菜”。

继本周国务院常务会议作出进一步部署后,21日,财政部、税务总局、海关总署联合发布关于深化增值税改革有关政策的公告,标志着将于4月1日启事的增值税税率进入操作环节。

今年增值税改革除了降低税率,还有何看点?如何确保企业切实获得感?未来改革有何动向?新华社记者采访权威人士深入解读。

“最硬主菜”——制造业迎空前减税,各行业“实质性受益”

增值税税率影响有多大?一个数字足以说明,去年我国逾15万亿元税收中,增值税贡献近4成。作为我国第一大税种,增值税税率降一个点,减税则以千亿计。

根据部署,从2019年4月1日起,将适用16%增值税税率的项目改按13%税率征税,主要涉及制造业等行业;将适用10%税率的项目改按9%税率征税,主要涉及交通运输业、邮政业、建筑业、房地产业、基础电信服务和农产品等货物,保持6%一档税率不变,主要涉及现代服务业、金融业、生活服务业和增值电信服务等。

“我从事财税研究40多年,今年增值税税率调整力度是空前的,从来没有过。”中国社科院副院长高培勇说,增值税是间接税,其减税效应通过抵扣机制层层传导,可谓“牵一发而动全身”。

对占增值税总量近60%的制造业等行业而言,此次3个百分点的税率降幅,无疑是一场期盼已久的减负“及时雨”。

以广西柳工集团为例,初步测算显示该集团今年预计减税1.36亿元,其中增值税减少1.21亿元,城市维护建设税及教育费附加、地方教育费附加减少1500万元。

“增值税率下调给企业带来‘真金白银’。”福建三棵树涂料股份有限公司董事长洪杰测算,去年制造业增值税税率下降一个百分点,企业减税945万元;今年降低3个百分点,预计一年给企业节省资金4000万元以上。

得益于增值税税率下调,减税效应也从产品生产环节向消费环节传导。

记者发现,近期,已有汽车厂商宣布随增值税税率调整下调商品价格。中国铁路总公司也宣布,因交通运输业增值税税率下降,将跟进下调铁路货物运价,进一步降低铁路物流成本。

此外,公告还相应调整部分货物服务的出口退税率,调整后出口退税率仍维持五档,由改革前的16%、13%、10%、6%、0%,调整为13%、10%、9%、6%、0%。

三部门发布公告 空前力度的增值税税率下调4月1日启幕

财政部、国家税务总局、海关总署3月21日联合发布公告

宣布2019年空前力度的增值税税率下调 将于4月1日正式启幕

根据三部门发布的《关于深化增值税改革有关政策的公告》

从2019年4月1日起

增值税一般纳税人发生增值税应税销售行为或者进口货物

原适用16%税率的税率调整为13%

原适用10%税率的税率调整为9%

纳税人购进农产品 原适用10%扣除率的扣除率调整为9%

纳税人购进用于生产或者委托加工13%税率货物的农产品

按照10%的扣除率计算进项税额

新华社发(边纪红制图)

同时,境外旅客购进适用13%税率的货物,离境退税税率保持11%不变;购进适用9%税率的货物,退税税率调整为8%。

“增值税税率降低是普惠性的减税。”中国财政科学研究院院长刘尚希表示,制造业税率从16%降至13%,实际上对各个行业都会产生影响,可以说,降低增值税基本税率,抓住了当前经济发展转型升级过程中的关键点。

“暖心配菜”——抵扣扩围、加计抵减……确保所有行业税负只减不增

增值税的原理,简单说就是销项税减去进项税,让纳税人只为产品和服务的增值部分纳税。抵扣链条越完善,重复征税就越少。

由于税制原因,不排除税率降了,但有些行业因抵扣少而增加税收。对此,三部门公告中推出两大主要暖心举措,加大减税力度,确保所有行业税负只减不增。

——扩大进项税抵扣范围。将国内旅客运输服务纳入抵扣范围,同时将纳税人取得不动产支付的进项税由目前分两年抵扣(第一年抵扣60%,第二年抵扣40%),改为一次性全额抵扣。

北京国家会计学院财税政策与应用研究所所长李旭红说,这意味着此前不能抵扣的公司员工出差机票、火车票等都可以纳入抵扣范围,对企业是一大利好。而不动产改为一次性全额抵扣,进一步增加了企业当期可抵扣进项税,还简化了会计核算,仅这两项预计能给企业减税约千亿元。

——生产、生活性服务业将引入加计抵减政策。对6%一档增值税税率虽保持不变,

一边携款跑路一边公然开店

预付卡“卡跑跑”为何“跑”个没完

新华社上海3月21日电(“新华视点”记者王辰阳、周琳、谭慧婷)不少消费者都遭遇过在健身、美容、美发场所购买预付卡后,店主携款跑路的事儿。“新华视点”记者调查发现,一家有过上述不良行为的公司,竟然一边跑路,一边不断公然开店。目前,警方已介入调查。

“网红”健身房突然跑路,运营团队此前有“黑底”

今年初,一家在北京、上海拥有多家门店的“网红”健身房——单车主题健身房GuCycle突然关闭,店主跑路,不少会员的预付款索要无门。

“去年他们还做了一次‘双十一’促销。平常一节课170元,那时一节课不到100元,很多人都充值买课了。”从2017年开始在GuCycle健身的朱女士说。

朱女士发现,与她有同样遭遇的还有近300名会员。据维权群内会员们自发统计,GuCycle拖欠会员130多万元课时费。

目前,这一健身房位于上海的4家门店均已关门停业。记者来到位于上海静安嘉里中心的门店了解到,有不少会员陆续来询问GuCycle为何跑路,但无法联系到企业的负责人。物业称,他们已于2019年1月30日与GuCycle解除租赁合同。

据了解,北京的2家GuCycle门店也几乎在一夜之间关门。

记者在调查中发现,这并非该运营团队第一次跑路。此前,他们运营的“全城热炼”项目,也发生了携款跑路事件。

经查询,GuCycle所属的十辐一毅母公司和光同尘(北京)科技有限公司于2014年在北京成立,2015年推出“全城热炼”健身馆O2O对接平台。该平台微信公众号已于2016年8月停更,App已经从应用商店下架,官方网站也无法打开。

- 亟须加强对预付卡等失信重灾区的信用管理,将商家的失信行为纳入征信系统,形成“一处失信,处处受限”的全方位信用监管
- 在办理预付消费时一定要提高风险意识,多途径了解企业的经营资质、经营状况等,选择一些信誉好的公司。同时,一旦遇到跑路,用户应尽快向公安、市场监管等部门报案维权



新华社发 徐骏作

据调查,“全城热炼”在上线一年多的时间里,多次单方面更改消费模式,如原本99元包月的健身卡在上线半年后变成了京沪每月299元,其他城市每月199元。有消费者表示,“我们在99元包月的条件下购买了长期会员,合约尚未到期,就遭遇单方面更改消费模式。”

北京市民李先生说:“我曾经突然被‘全城热炼’无故清除会员资格、清空账户余额,客服完全不予理睬,也没有人联系退款或补偿。”

跑路后继续运营多个项目

国家企业信用信息公示系统的信息显示,和光同尘的法定代表人是陈骋,董事长是司维。2016年1月,和光同尘又在北京注册了一家全资子公司——十辐一毅,当时的法人也是陈骋。公开资料显示,陈骋曾凭借GuCycle创始人兼首席执行官的身份,入选2018福布斯中国30位30岁以下精英榜单。

记者调查发现,“全城热炼”项目跑路后,这

一运营团队名下仍有其他健身项目。董事长司维目前参与了一个尊巴舞的健身创业项目ZumbaCN,并在该项目所属的北京将军赶路文化传媒有限公司(2017年5月成立)担任监事。此外,司维还曾开过一家尊巴舞健身房Evil Bunny。目前,Evil Bunny在嘉里的门店也已关停。

2019年1月30日,因通过登记的住所或者经营场所无法联系,十辐一毅被监管部门认定为经营异常。

日前,记者从上海静安市场监管部门获悉,接到投诉后,监管人员曾到GuCycle的门店,现场只见到一名保洁人员。其上海分公司因未按时公示年报,2019年3月被依法注销。

多部门建立互联网联动信息平台,严格落实诚信黑名单制度

针对预付款、预付卡消费屡屡出现跑

路等现象,《上海市单用途预付消费卡管理规定》今年1月1日起正式实施。规定明确,上海建设统一的单用途预付消费卡协同监管服务平台,归集经营者单用途预付消费卡发行、兑付、预收资金等信息。同时,建立严重失信主体名单,将关门跑路、一年内因违反规定受到两次以上行政处罚,以及存在非法吸收公众存款、集资诈骗等情形的单用途预付消费卡经营者,纳入严重失信主体名单。

但记者在上海市商务委官方网站查询发现,GuCycle并不在上海地区登记在册的发行单用途预付卡企业中。业内人士表示,规定要求经营者应当及时、准确、完整地发送发卡数量、预收资金等信息,但现在主要依靠企业主动申报,约束力不够,难免产生漏洞之虞。

据了解,目前,一些有行政处罚或者刑事处罚记录的企业会被纳入监管部门的后台,实现信息共享,容易监管。而从消费者投诉到定性商家的失信行为,并纳入信用监管之间的机制还没有完全理顺。专家建议,亟须加强对预付卡等失信重灾区的信用管理,将商家的失信行为纳入征信系统,形成“一处失信,处处受限”的全方位信用监管。

中国人民大学法学院副教授姚欢庆表示,要建立多部门的互联网联动信息平台,加强企业诚信记录分享,严格落实诚信黑名单制度,避免无良企业不断行骗敛财。

北京盈科(上海)律师事务所全球合伙人郭韧提醒,在办理预付消费时一定要提高风险意识,多途径了解企业的经营资质、经营状况等,选择一些信誉好的公司。同时,一旦遇到跑路,用户应尽快向公安、市场监管等部门报案维权,让信息能及时被监管部门掌握。

“下一道大餐”:改革继续纵深,助力经济转型升级

增值税,在业内有“良税”之称,全球160多个国家和地区引入这一税制,就是看中其中性特点。对正在迈向高质量发展的中国经济而言,深化增值税改革无疑是一盘助力经济转型升级的“大棋局”。

从2012年1月1日我国在上海率先针对交通运输业等“1+6”行业启动营业税改征增值税试点,到2016年5月1日将建筑、房地产、金融和生活服务业纳入试点,营改增试点全面推开;

从2017年7月1日,取消13%档税率,增值税四档税率变三档,到2018年5月1日,将制造业等行业增值税税率从17%降至16%,交通运输、建筑等行业税率从11%降至10%,再到2019年4月1日开始的又一次更大力度降率……

新一轮增值税改革进入第8年,实施66年的营业税退出历史舞台,增值税制度在不断下调税率和简化税制中日趋完善,降低了企业成本,释放出稳就业、稳增长、助力经济转型升级的积极信号。

“此次改革并非单纯的下调税率,而是注重与税制改革相衔接,注重突出普惠性,通过完善税制向建立现代增值税制度的目标迈进,还为下一步税率三档并二档预留了空间。”财政部税政司司长王建凡说。

谈到下一步改革动向,他表示,为落实好税收法定原则,增值税立法进程也会加快,推动增值税改革不断向纵深发展。

国家税务总局货物和劳务税司司长王道树说,深化增值税改革措施政策性强、涉及面广,考虑到准备时间较紧,任务很重,既涉及税务机关的准备,又涉及相关单位的支持,也需要广大纳税人的配合。各级税务机关将密切与行业主管部门、协会的沟通协作,把这项重大改革不折不扣落实好,让企业和人民群众有实实在在的获得感。

新华社北京3月21日电(记者赵文君、丁静)近日,交通运输部、中国人民银行会同国务院有关部门研究起草了《交通运输部新业态用户资金管理办法(征求意见稿)》,为期两周向社会公开征求意见。一直困扰用户的共享单车押金安全问题有望得到解决,共享单车行业面临发展新格局。然而,随着共享单车市场遇冷、车辆投放数量减少,消费者用车难的问题也浮出水面。如何既管住押金,又保证用户骑行方便,成为社会关注的焦点。

新规遏制企业融资“歪念头”

依照共享单车平台企业收取押金的普遍模式,一辆车可以对应无数个用户押金,平台企业纷纷把用户押金作为企业融资、投资经营发展的方式和来源,一旦资金出现失控局面,便无从监管。

征求意见稿提出,网络预约出租汽车、汽车分时租赁和互联网租赁自行车运营企业原则上不收取用户押金,确有必须收取的,应当基于协议,提供运营企业专用存款账户和用户个人银行结算账户两种资金存管方式,供用户选择。用户押金归用户所有,运营企业不得挪用。

征求意见稿提出,网络预约出租汽车、汽车分时租赁和互联网租赁自行车运营企业原则上不收取用户押金,确有必须收取的,应当基于协议,提供运营企业专用存款账户和用户个人银行结算账户两种资金存管方式,供用户选择。用户押金归用户所有,运营企业不得挪用。

中国政法大学知识产权研究中心特约研究员李俊慧说,新发布的征求意见稿,实际目的是引导平台企业把关注点放到运营和服务上来。

“这就遏制了企业动融资的歪念头。”李俊慧说,如果平台企业确实要收押金,那么依据意见制定严格的监管方式,即便收取也不能随意使用,只能按照提供商业服务的价值收取相应的服务费用。在押金难退事件反复上演的情况下,平台的不规范经营,给用户使用造成了“心理阴影”,因而此次出台征求意见稿是“众望所归”。

“政府对新业态发展的原则是包容审慎监管,此次征求意见稿补上了短板、降低风险,有利于行业发展重新回归正轨。”李俊慧说,此次征求意见稿明确了规则和细致的监管手段,有利于用户重塑对交通新业态的信心,有利于平台企业回归正常经营。

巨额存量押金如何监管

虽然征求意见稿对押金监管做了明确规定,但对于目前共享单车市场上的存量押金“何去何从”,依然是很多用户关注的焦点。

一些共享单车企业倒闭使不少人陷入“押金亏损”,北京的蓝女士上下班主要靠共享单车接驳地铁。2017年北京地区共享单车投放最密集的时候,她的手机上装有3个共享单车App——摩拜、小黄车、小蓝车。2017年底小蓝单车出现退押金风波,蓝女士的99元押金至今未退。“99元虽然不是什么大钱,但至少应该给消费者一个说法,损失谁来补?”

据业内透露,摩拜、OFO、哈罗单车等4家较大的共享单车企业,占据了90%以上的市场份额。目前,主要平台企业的存量押金合计达六、七十亿元。

征求意见稿第二十五条提出,本办法发布之日前收取的用户资金,应当从某一个规定时间起,按照本办法存管,各地可根据本办法结合本地实际制定具体实施细则。

摩拜公司有关负责人回应称,征求意见稿对于保障用户合法权益、化解风险具有积极正面的意义,摩拜单车支持并积极响应。从2018年7月起,摩拜单车已率先实现全国范围内的免押金骑行。一些业内人士则表示,对于存量押金的使用和监管,征求意见稿尚没有明确细则。

下一步,如何加强押金监管举措的实施落地?李俊慧表示,监管部门要履行好监管职责。对于没有开设监管账户的平台企业,要及时发布消费警示,避免用户误入消费陷阱;在资金监管方面,平台企业需要开取相关证明材料才能开设监管账户,因此相关机构要严格落实开户和资金监管职责,确保平台企业无法随意挪用,尤其是细则要具备可操作性。

引领行业探索健康可持续发展路径

“日行万步成常态”。继押金困境之后,很多用户面临的新问题是,单车都去哪儿了?在不少城市的街头,一些依赖共享单车接驳地铁的用户反映,最近早晚进出地铁口很难见到车影。一位摩拜用户称,他刚续了半年年卡,出门在外却很难找到单车。

国家发改委综合运输研究所城市交通室主任程世东说,共享单车投放数量可以让企业在发展中自行探索决定,企业受压于成本和效率,一定会以最优化的方式投放车辆。政府应该做好划定停放区等服务,协同企业完善报废共享单车处置方案,督促“僵尸车”治理,改善用户体验。

“从长期看必须找到支撑企业发展、长远实现盈亏平衡的盈利模式。”程世东说。

征求意见稿提出,运营企业收取的用户预付资金总额度应当与其服务能力相匹配,严禁超出服务能力收取用户预付资金,并对共享单车单个用户账户内的预付资金额度提出明确限制,不得超过100元。

中国人民大学法学院教授刘俊海说,过去共享单车市场存在“押金为王”的误区,对于企业和投资人来说,要把押金制度收紧作为企业转型升级的契机,这是共享经济重新迎来洗牌的时机,有可能启动新一波共享单车的并购浪潮,企业和投资人既要看到“危”,也要看到“机”。

刘俊海同时表示,对于政府来说,服务共享经济的大方向不变,鼓励绿色环保的出行方式不变。政府部门既要严格监管,也要提供好服务,要给投资人传递信心,创新可持续发展的盈利模式。

押金新规来了,共享单车去哪儿了?