

# 青岛船东协会文件

青船协字[2013]06号

## 青岛船东协会关于营改增对行业影响的情况反映

交通部水运局：

自今年5月财税[2013]37号文件下发以来，在航运界引起了很大的反响，8月1日即将开始执行的营改增已成为航运代理企业、无船承运人业务经营中的一件大事，将会引起经营成本的大幅增加，对此，我会组织中外会员公司进行了座谈和调研，从调研情况看，无论是中资企业还是外资班轮公司，其在各地的公司均属对总部的代理性质，营改增后将面临代缴增值税而无法从下家收取的问题，从而大幅增加成本，此问题可能是事先调研不彻底所致。我会认为，依法纳税是每个企业和公民义不容辞的责任和义务，但税种设计和征收也要依法合理并兼顾现实情况和历史衔接，如有问题也要及时修正。因此在对航运代理和无船承运人所面临的不很合理的境遇未解决之前，建议暂缓实施。

现将具体情况整理如下，希望能将此意见及时反馈至财政部及税务总局并期盼能够及时解决。

营改增对外国船务公司国内分支机构纳税影响的情况说明

一、我公司\*\*航运（中国）有限公司青岛分公司系\*\*国外航运公司（船东）在中国投资设立的外商投资企业分支机构。中国总公司设立在上海。

我分公司经营范围是为\*\*船务公司自有或经营的船舶提供下列服务，揽货、缮制和签发提单，向订舱代理收取运费和向总公司汇寄运费、签订服务合同。

## 二、营业税

营业税实施期间，我司取得外国公司船舶运输收入免征营业税证明表，按照实际收取的海运费向代理开具货运代理发票，在纳税申报时将开票金额填入水上运输-远洋货运项目，同时将同样金额填入扣除项目，水上运输-远洋货运项目应纳营业税为零。

## 三、增值税

- ❖ 营改增后，国税将我司定义为代理业—货物运输代理，将按照开票金额的 6% 缴纳增值税。而且财税【2013】37 号文将在 2013 年 8 月 1 号实施，文中否定了国外公司开具给国内分支机构的 DEBIT NOTE 作为增值税抵扣凭证的地位。导致类似船务公司只有增值税销项，没有抵扣项，税负增加 6%，加上地方附加税，总税负增加 6.78%。

- ❖ 经与青岛国税 12366 热线咨询及向青岛国税货劳处咨询，答复如下：

1. 营改增后，只要开具发票就要按照 6% 征收增值税。
  2. 符合外国公司船舶运输收入免税规定的免税。
- 我认为上述两条解答是互相矛盾的，因为我们代总公司收取海运费，符合免税规定，同时需要向代理开具专用发票或普通发票，同事符合上述两点，那么我们应该缴纳还是不应该缴纳增值税？

- ❖ 另外国税给我们定义为代理业—货物运输代理，认为我司是属于经营船代业务的一部分（代收代付海运费），把我们视同国内船代的经营主体。而且认为目前我们所办理的外国公司船舶运输收入免税申请的申请人是外国船务公司，与分支机构无关。而实际我们是国外船东在国内设立的代理自己公司业务的分支机构，代表国外船务公司的利益。性质不同于船代，也不同于货代，有自己的特殊性。

- ❖ 假如国税总局认为我司类似的企业应该缴纳增值税，那么会出现以下两种结果之一：

1. 所增加的税负由国外船务公司负担（分支机构利润最终合并到总公司），从而违背了中外双边互免协定。也否定了国家税务总局降低企业税负的总体规划。

2. 要么由整个运输链条的消费端—货主负担从而影响国际贸易（船务公司通过涨价 6% 将税负向下游转移），也否定了国家税务总局降低企业税负的总体规划。

四、综上所述，恳请国税部门与相关部门进行调研，迅速出台外国船务公司的国内分支机构如何缴纳税款，或如何申报免税的相关细则。

## 五、建议

1. 批准签订了双边运输协定的外商独资船务公司分支机构对于代收国际海运费收入，开具增值税专用发票，并填入申报表免税栏，出台免税申请的实施细则。
2. 或批准签订了双边运输协定的外商独资船务公司对于代收国际海运费收入，开具零税率的增值税普通发票，船公司分支机构零税率申报。对外商独资船务公司的下游公司包括货代、物流、船代等将其取得的外资船务公司开具的零税率增值税普票按照其注明的运输费用金额和一定的扣除率计算进项税额，抵扣后缴纳增值税。
3. 或明确国外船务公司（船东）对于收取的海运费开具的DEBIT NOTE的法律地位，允许其作为外商独资船务公司分支机构的抵扣凭证，计算进项税额。
4. 明确目前尚未签订双边运输协定的外商独资船务公司对于代收运费收入的适用税率。

另：我会收集的37号文发布以来在业内带来的一些争议：

1、从法规上来看：国际运输服务适用0税率，而对于代理国际运输服务的代理公司需要征收6%的增值税，不合理。

2、从结算方式上来看：船东直接与货主或贸易公司结算，因船东适用0税率，无需收取6%增值税，而通过代理结算，需要征收6%增值税，对整个代理行业造成致命影响。

3、代理环节征收增值税对上游公司的影响：虽然理论上，代理环节征收的增值税，货主可以作为进项税额抵扣，其成本并不增加，但考虑到出口企业贸易方式、结算方式、税务环境的复杂性，势必造成部分企业实际成本的增加，况且即使成本不增加，其资金流也会造成一定的影响；同时也存在 CIF 或改为 FOB 货的可能性。

如果37号文不进行修订或发布细则，代理行业收取的海运费需要征收6%的增值税是不可避免的。



2013年7月22日

主题词：营改增 影响 反映

报：交通部水运局

送：中国船东协会 会员单位 在青船公司