

公交企业留抵退税引发的涉税思考

史剑春■

增值税留抵退税政策执行以来，企业待抵扣进项税由远期不确定收益直接变成了现时存款，引发了众多企业对涉税业务的思考。公交企业作为民生公益企业，营收少、支出大，财政补贴多，对税收政策的敏感度较高。本文就公交企业留抵退税存在的问题，对其涉及的增值税和企业所得税事项进行分析，提出公交企业强化税收管理的建议，以期合法合规降低企业税负。

一、公交企业留抵退税存在的问题

2022年3月，财政部、国家税务总局进一步加大增值税留抵退税政策实施力度，交通运输业等六大行业可一次性申请退还存量留抵税额，这对受疫情影响客运量下降、资金紧张的公共交通行业起到了雪中送炭的作用，为公交企业疫情防控、保障运转注入了源头活水。留抵退税在纾解企业资金压力的同时，也引起了公交企业对涉税相关问题的思考。

（一）增值税适用政策中存在的问题

自2012年开始，财政部、国家税务总局分批将交通运输业纳入营改增试点，交通运输业由适用3%的营业税调整为按11%的增值税征收流转税（实行进项税抵扣）。为避免企业营改增后税负增加，2013年5月，财政部、国家税务总局就营改增试点发文要求，交通运输业一般纳税人可以选择以简易计税方式，按3%征收率缴纳

增值税（3年不得变更），部分公交企业经过测算，就客运业务申请了简易计税。

2013年9月，财政部等四部委加大新能源汽车推广应用，明确要求新能源示范城市新增或更新新能源公交车占比不得低于30%。为争创新能源示范城市，各地公交企业新购置的公交车基本上为新能源车。部分企业认为，由于已申请增值税简易计税3年不变，对简易计税期间采购的新能源公交车未申请进项抵扣，由此损失的留抵退税额数以亿计。

（二）采购发票管理问题

公交企业属民生公益企业，执行优惠票价并对诸多特定群体免费，客票营收规模小、车辆运行成本高，多数一般纳税人企业的进项税额大于销项税额，无需缴纳增值税，长期结存大量的进项留抵税额，导致部分企业在经营中不注重发票管理，普遍存在以低税率或普通发票报销的现象，甚至部分企业财务人员责任心不强，对收到的专用发票不进行抵扣。以上情况导致企业存量留抵税额减少，直接影响了企业的退税金额。

（三）财政补贴对留抵退税的影响问题

部分公交企业反映，主管税务部门在处理其存量留抵退税申请时，提出要按其获得的免费群体乘车财政补贴计征增值税，作为退税金额的扣减项，而相关企业认为财政补贴是弥补经营亏损，不应进行退税扣减。

《国家税务总局关于取消增值税扣税凭证认证确认期限等增值税征管问题的公告》（国家税务总局公告2019年第45号）规定，纳税人取得的财政补贴收入，与其销售货物、劳务、服务、无形资产、不动产的收入或者数量直接挂钩的，应按规定计算缴纳增值税。公交免费群体乘车补贴与其提供免费乘车服务的人次直接挂钩，按规定应缴纳增值税，但对经营亏损的财政补贴无需纳税，因此公交企业向当地政府申请财政补贴的计算方式和方法值得研究。

二、公交经营涉税事项及税负分析

公交企业在从事城乡客运主业之外，大多兼营广告、租赁、维修、商品销售等业务，税收管理需要重点关注增值税和企业所得税。

（一）增值税涉税事项分析

1. 应税业务及适用税率。公交企业经营涉及的增值税应税项目多，涉及客运、维修、广告、租赁、成品油销售等，分别适用6%、9%、13%的税率，要分别核算不同业务的销售额并计算销项税额。

2. 固定资产进项税分析。根据相关税法规定，适用简易计税方式的计税项目购置的固定资产不得抵扣进项税。公交客运业务实行简易计税的同时，其广告业务仍然实行一般计税。笔者认为，由于购置的公交车既是客运交通工具，也是公交广告载体，因

此公交车作为两种业务的共用资产,其进项税可以抵扣。由于税法未直接明确规定简易计税(客运)和一般计税(广告)两种业务共用的固定资产可抵扣进项税,导致部分企业损失了大量的留抵税额。

3. 广告业务税负分析。公交广告业务包括车身广告和站牌亭广告,按照自主经营、出租广告使用权两种不同的经营模式,其适用的增值税税率差别较大。其中自主对外提供广告服务按“文化创意”执行6%税率,车身广告位租赁按“有形动产租赁服务”执行13%税率,公交站牌亭广告位租赁按“不动产租赁服务”执行9%税率。由此可见,本质上没有多大区别的广告诉务,仅是因经营模式的变化,就会对企业承担的税负造成较大的影响。

(二) 财政补贴对利润及所得税影响分析

1. 财政补贴造成利润波动较大。公交财政补贴包括经营亏损补贴、购车补贴、新能源车运营补贴、场站建设等基本建设补贴。由于财政预算安排的周期性影响,各类财政补贴往往滞后于企业经营实际需求,企业如按照实际收到的补贴增加收益,将造成财务报表利润波动较大,不能及时、真实反映企业的经营状况和盈利水平。公交企业应按照财政补贴的性质,将补贴区分为资产购建补贴和亏损补贴,分别按相应的方法进行账务处理。

2. 财政补贴对所得税的影响。《财政部国家税务总局关于专项用途财政性资金企业所得税处理问题的通知》(财税[2011]70号)规定,企业以扣除由财政补贴承担的费用和用补贴购置资产计提的折旧后的成本费用,计算申报所得税,其取得的财政补贴可不征收所得税。实际工作中,部分企业

为了规避财政补贴缴纳所得税,将财政补贴作为增资计入资本公积,未真实反映企业的盈亏情况。

三、公交企业强化税收管理的措施建议

(一) 减少留抵退税损失

根据税法相关规定,公交企业客票收入选择简易计税期间,购置客运和广告业务共同使用的公交车等固定资产,可以申请进项税抵扣;2017年1月1日后,企业取得的增值税专用发票取消了认证时限,各公交企业可对以前年度未抵扣的进项税发票进行梳理,就2017年以来取得的未抵扣发票申请抵扣。

(二) 采购发票进项税管理

为增加进项税额,公交企业应要求对所有的成本费用支出均开具增值税专用发票,除特殊情况经批准才可开具普通发票,以有效落实进项税抵扣制度,降低企业税负。

对同一业务不同供应商开具不同税率发票的采购,应按不含税价格比价采购。例如,采购货物,甲供应商报价10 000元,提供13%税率的专用发票;乙供应商报价9 500元,提供3%税率的专用发票,应优先选择甲供应商,其所供货物扣除可抵税款后的实际采购成本,较乙供应商优惠373.74元。

公交企业接收的政府代建资产较多,其中对代建单位为行政事业单位的项目,由于代建单位无法抵扣增值税进项税,将导致资产原值增加,加大公交企业计提折旧和亏损。代建资产最终的主体建设主体为公交企业,为维护增值税进项税抵扣链条的完整性,真实反映代建资产的固定资产入账价值,公交企业可商请代建单位在项目招标公告和合同中事前约定将发票开给公交企业,既可增加公

交企业抵扣税款,又挤压了代建资产价值水分。

(三) 对外开具发票管理

公交广告业务对外开票涉及业务对象较多,对外广告服务(税率6%)、公交车广告位租赁(税率13%)、站牌亭广告位租赁(税率9%)等适用税率差异较大,实际工作中部分企业以广告代理服务方式,将三类业务整合为广告服务,以此降低税负,值得借鉴。

另外随着公交服务模式拓展,主城区公交企业与城市周边开发区、旅游景点及县区合作开通公交专线,将主城区客流引入周边区域,周边区域地方政府按实际投运的班次给予一定补助。该类补助和提供服务的数量直接挂钩,应作为营业收入。可提请地方政府指定其所属的城投公司或其他市场主体作为业务合作主体,由公交企业向企业开具发票增加其进项税额。

(四) 财政补贴涉税管理

针对留抵退税要扣减免费人次补贴应计税款问题,公交企业向地方政府申请运营补贴时,将经测算核定的补贴金额,以弥补企业经营亏损的方式进行补贴,不再将补贴金额和免费人次直接挂钩。按税法相关规定,可不再缴纳增值税。

根据企业会计准则,公交财政补贴用于补偿成本费用的计入当期损益;对公交车购置、场站基础设施建设等固定资产购建补贴,应在资产使用期限内按一定的方法分期计入损益,使资产购建补贴收益和折旧相匹配,避免财务利润波动。在合理确定财政补贴形成的当期损益基础上,对补贴收入、以补贴支付的费用、补贴购建资产折旧等进行所得税纳税调整,剔除财政补贴收入和相应的成本费用对当期企业所得税的影响。□

(作者单位:合肥公交集团有限公司)