华税
HUA SHUI

物流运输行业税务合规报告

2024

华税律师事务所

二〇二四年一月

物流运输行业税务合规报告（2024）

前 言

物流业将运输、仓储、货运代理、联运、制造、贸易和信息等产业融合在一起。其中，运输是物流的关键环节之一，物流与运输融合形成物流运输行业，对促进国民经济发展具有重要作用。而公路运输以其适应性强、机动灵活、快速直达的优势，在物流运输行业中发挥着基础性作用。随着移动互联网技术与物流运输行业的深入融合，市场涌现了无车承运、网络货运等新的经营模式，其依托移动互联网技术搭建物流信息平台，通过管理和组织模式的创新，有效促进了资源整合能力，推动物流运输行业转型升级。与此同时，“零、散、小、弱”的运输基本形态仍未改变，个体司机占比高，物流运输行业增值税专用发票抵扣链条断裂等难题仍制约其进一步发展。为有效降低税负，国家税务总局接连出台国家税务总局公告 2017 年第 30 号、国家税务总局公告 2017 年第 55 号等政策回应纳税人呼声、解决行业痛点，但仍未从根本上解决物流运输行业进项抵扣不足的顽疾。

部分物流运输企业选择外购发票或申请财政返还的方式降低增值税及企业所得税，从而引发了偷逃税及虚开风险，牵连范围广，影响大。2023 年又爆发多起通过虚开油、气发票、ETC 发票等方式对外虚开运费发票案件。此外，网络货运、无船承运等新兴业态亦爆发出虚开大案，风险传到至下游数以万计企业，引发行业震动。物流运输行业亟需加强税务合规，以防税务风险。

华税团队基于对物流运输行业的深入观察，编写了本《物流运输行业税务合规报告（2024）》。此报告通过分析总结物流运输行业发展情况，观察其税收政策及监管动向，聚焦2023年物流运输行业涉税行政与刑事典型案件，探讨物流运输行业涉税风险成因，在前述基础上归纳总结物流运输行业主要涉税风险类型并提出抗辩要点，希冀为物流运输行业的税务合规建设贡献力量。

本报告共分八节，全文约二万六千余字。

目 录

一、2023 年物流运输行业发展概况

二、2023 年物流运输行业的税收政策与监管趋势

三、2023 年物流运输行业涉税典型案件观察

四、物流运输行业涉税风险成因探讨

五、物流运输行业主要涉税风险类型归纳

六、物流运输行业涉税行政风险应对要点及实案分享

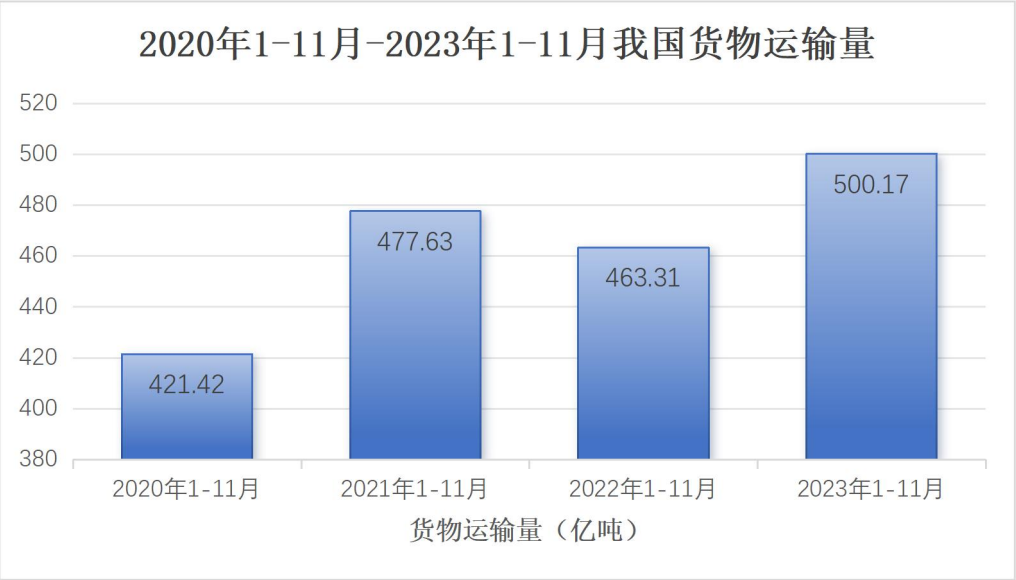
七、物流运输行业虚开刑事案件辩护要点及实案解析

八、2024 年物流运输行业税务合规管理建议

一、2023 年物流运输行业发展概况

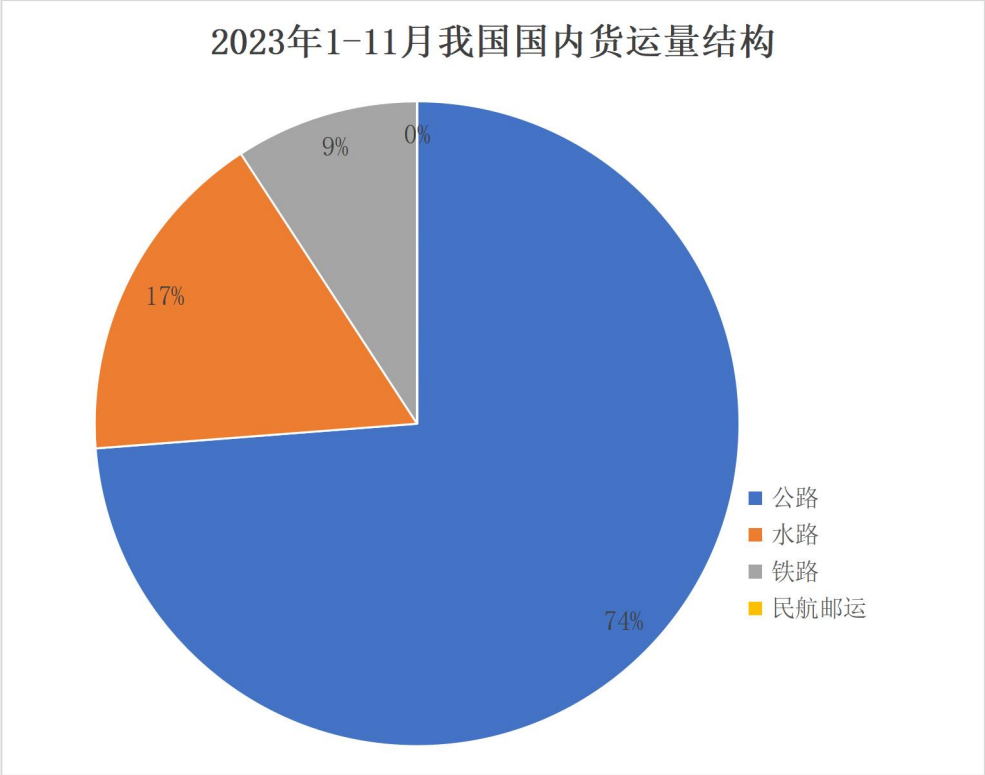
（一）我国物流运输行业的现状

据交通部数据统计，从我国货物运输总量来看，截止到 2023 年 11 月累计货物运输量超过 500 亿吨。2020 年受疫情影响，1-11 月我国累计货物运输量为 421.42 亿吨；2021 年 1-11 月我国累计货物运输量为 477.63 万吨；2022 年 1-11 月我国累计货物运输量为 463.31 万吨；2023 年 1-11 月我国累计货物运输量为 500.17 万吨，同比上升 8%，比 2020 年同比上升 18.8%。由此可见，三年疫情后，我国物流运输呈现向好趋势。



从我国货运量结构来看，公路货运在我国交通运输体系中仍占据主导地位。一方面由于工业化井喷式发展大大刺激了大宗商品的运输需求，而公路货运灵活性及可通达性较高，在煤炭等大宗商品运输具相较于水运、铁路及民航等方式具有优势，承担了较大的份额；另一方面，货运经营者灵活较大、物流枢纽的完善建设等也为公路货运发展提供了条件。

2023 年公路运输承担了国内 74%的货物运输量，据交通部数据统计，截至 2023 年 11 月，我国公路货运量为 369.03 亿吨，同比上升 8.9%。



（二）我国物流运输行业的特点

1、“零、散、小、弱”的基本面没有改变

物流运输行业的货运经营者主要包括货主、货运代理公司、网络货运平台、物流运输公司、车队、个体司机、船东等。在公路货运方面，据统计，我国近 87%的公路运输主体拥有的车辆数在 10 辆以下，并且有 92%是个体户，其“零、散、小、弱”的特点仍然较为突出。这既影响了物流运输行业整体实力的提升，也降低了物流运输的运转效率。实践中，尽管大票零担或整车货主更倾向寻找货代或者物流运输企业，但因大部分货代、物流运输企业不具有自有车辆，承接到业

务后将运输业务层层转包，运输业务实际上仍由个体司机完成。

2、运输成本高企仍然是行业痛点

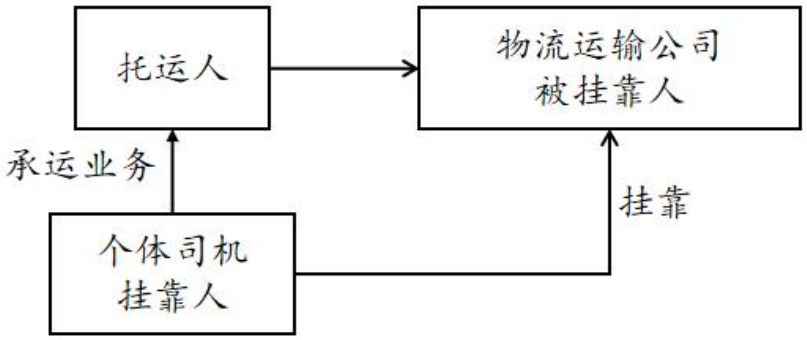
近年来，国家出台各项政策深化物流供给侧结构性改革，促进物流运输行业“降本增效”，但运输成本偏高一直困扰物流运输行业的持续发展。一方面，我国当前大部分物流运输企业税费负担较重，进项抵扣不足，与其他行业相比物流运输企业在营改增后税负有所增加；另一方面，路桥费、燃油费占运输成本比例较高，行业利润率普遍较低。此外，“零、散、小、弱”的特点决定了小型运输企业和个体司机普遍存在货难找、运费难结等现状，导致市场上呈现了恶意低价竞争模式，造成利润严重缩水。

（三）我国物流运输行业的经营模式

1、传统物流运输经营模式

（1）挂靠经营

在改革开放初期，国家对个体司机从事运输没有太多限制，很多个人仅凭一辆车和一本驾驶证就涌入了运输行业。直到在 2004 年国务院出台了《道路运输条例》，其要求运输业务经营者从事运输业务必须取得道路运输经营许可，而对大部分个体司机而言，取得相应资质较难，于是个体司机将车辆挂靠在具有经营资质的物流运输公司。这种情况下，所产生的业务模式是：由物流运输公司即被挂靠人承接运输业务，但实际从事运输业务的仍然是个体司机。

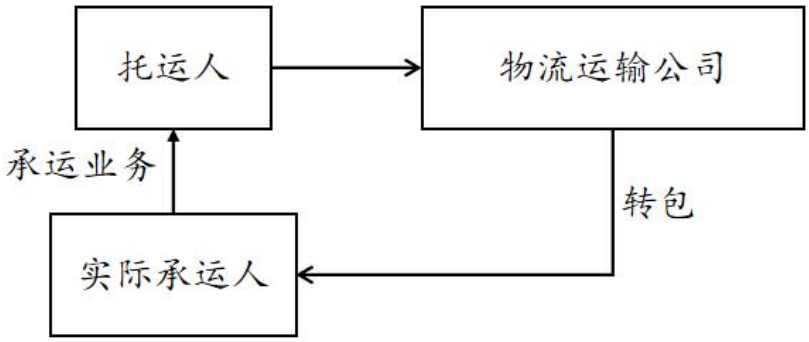


（2）直营

除了挂靠经营外，一些实力较为雄厚物流运输企业，能够自建车队，满足自身运输需要的同时承接额外的运输业务。相比于挂靠经营而言，直营的优势在于管理效率较高，但也需要承担司机工资、社保等成本。

（3）转包经营

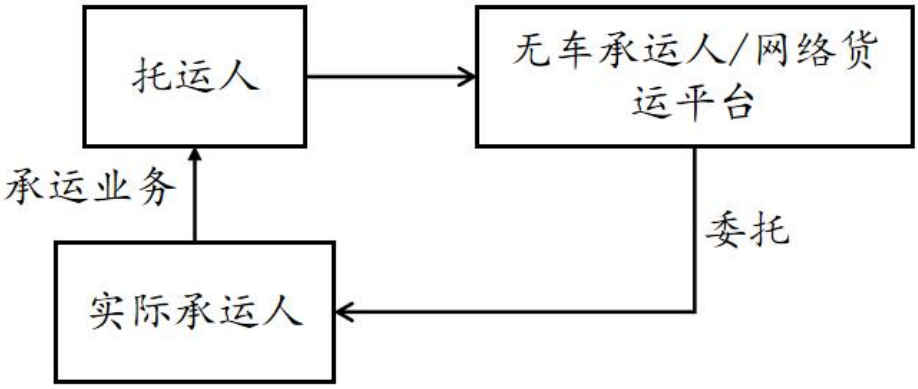
前已述及，我国物流运输行业涵盖了大量的个体司机，其是物流运输的主力。因此，一些运输企业承揽到运输业务后，因运力不足等原因，将运输业务层层转包给个体司机也是物流运输行业较为常见的经营模式。



2、新型物流运输经营模式

近年来，随着国家鼓励大众创业万众创新及推动“互联网”+行动的发展，不断推动物流供给侧结构改革，促进物流运输行业的“降本增效”，涌现了无车承运人等新的经营模式。

无车承运人依托移动互联网等技术搭建物流信息平台，通过管理和组织模式的创新，集约整合和科学调度车辆、站场、货源等零散物流资源，能够有效提升运输组织效率，推动物流运输行业转型升级，受到了市场的欢迎。在经过前期无车承运的发展，现已将无车承运人更名为网络平台道路货物运输经营者（以下简称“网络货运平台”）。由无车承运人/网络货运平台以承运人身份与托运人签订运输合同，委托实际承运人完成道路货物运输，承担承运人的责任和义务。



（四）我国物流运输行业的相关政策沿革

“营改增”以前，我国交通运输业征收营业税。陆路、水路和航空运输服务以营业额乘以3%的税率缴纳营业税，无法进行抵扣，导致重复征税，阻碍了经济的发展。故自2012年起，我国在上海市交

通运输业和部分现代服务业开展“营改增”试点后，2014 年将铁路运输和邮政服务业纳入营业税改征增值税试点，至此交通运输业已全部纳入“营改增”范围。

税改后，小规模纳税人仍按 3%征收率缴纳增值税，虽然税率没有发生变化，但因营业税是价内税，增值税为价外税，事实上降低了小规模纳税人的税负。然而，对于一般纳税人而言，虽经过多轮减负，目前以 9%的税率缴纳增值税，但若可抵扣增值税进项税小于 6%的税率增长额，且在运输企业实际经营过程中，个体司机等增值税专用发票的获取难度大，可以抵扣的进项范围小，运输企业的税负确有所上升。同时，互联网技术与物流运输行业深度融合，出现了前述无车承运、网络货运平台等新物流运输模式，其亦面临税负高、责任风险不清问题。基于此，国家为进一步降低物流运输行业的税负，理清各方法律责任，出台了各项政策以促进其规范发展。

政策名称	相关政策内容
《财政部 国家税务总局关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》（财税〔2016〕36 号）	明确运输服务三方结构：经营者以承运人身份与托运人签订运输服务合同，收取运费并承担承运人责任，然后委托实际承运人完成运输服务的经营活动。
《交通运输部办公厅关于推进改革试点加快无车承运物流创新发展的意见》（交办运〔2016〕115 号）	开展道路货运无车承运人试点工作，明确无车承运人的法律地位即“无车承运人是以承运人身份与托运人签订运输合同，承担承运人的责任和义务，通过委托实际承运人完成运输任务的道路货物运输经营者。”其按照财税〔2016〕36 号规定，无车承运业务按照“交通运输服务”缴纳增值税。 规定无车承运试点范围、试点企业条件、试点内容，要求申请道路运输经营许可证，经营范围为道路普通

	货运（无车承运）。
《交通运输部办公厅关于做好无车承运试点运行监测工作的通知》（交办运函〔2017〕256号）	确定283家无车承运试点企业，明确运行监测内容，对运单数据与实际承运车辆运行轨迹数据等进行比对，与税务部门做好信息协同。
《国家税务总局关于跨境应税行为免税备案等增值税问题的公告》（国家税务总局公告2017年第30号）	明确成品油、路、桥、闸通行费可以抵扣： 纳税人以承运人身份与托运人签订运输服务合同，收取运费并承担承运人责任，然后委托实际承运人完成全部或部分运输服务时，自行采购并交给实际承运人使用的成品油和支付的道路、桥、闸通行费，同时符合下列条件的，其进项税额准予从销项税额中抵扣： （一）成品油和道路、桥、闸通行费，应用于纳税人委托实际承运人完成的运输服务； （二）取得的增值税扣税凭证符合现行规定。
《交通运输部办公厅关于进一步做好无车承运人试点工作的通知》（交办运函〔2017〕1688号）	总结无车承运试点工作成效，新增资金流水单技术规范，要求细化无车承运人增值税进项抵扣政策，降低无车承运人税收负担。
《货物运输业小规模纳税人申请代开增值税专用发票管理办法》（国家税务总局公告2017年第55号）	明确满足条件的货物运输业小规模纳税人可就近向税务机关申请异地代开增值税专用发票。
《国家税务总局关于开展互联网物流平台企业代开增值税专用发票试点工作的通知》（税总函〔2017〕579号）现已失效	明确符合条件的互联网物流平台企业（无车承运人试点企业）可以为货物运输业小规模纳税人代开增值税专用发票。
《交通运输部办公厅关于公布无车承运人试点考核合格企业名单的通知》（交办运函〔2018〕	考核合格的229家试点企业延续试点期1年，在无车承运人运单的基础上，增补资金流水单。

235 号）	
《交通运输部办公厅关于深入推进无车承运人试点工作的通知》（交办运函〔2018〕539 号）	规范个体运输业户经营许可，要求推动无车承运人增值税进项抵扣范围、个体运输业户异地代开增值税专用发票、无车承运试点企业代个体运输业户开具增值税专用发票政策。协助税务部门加强运输业务真实性核验，有效降低试点企业税负。
《交通运输部办公厅关于无车承运人试点综合监测评估情况的通报》（交办运函〔2018〕1398 号）	对试点企业监测评估信息进行通报，强调试点企业及时上传无车承运运输单据及相应的资金流水单，确保信息流、资金流、物流三流一致，运输具有真实性。再次要求解决个体运输业户申请代开增值税专用发票问题，推进互联网物流平台企业代开增值税专用发票试点工作。
《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》（交运规〔2019〕12 号）	无车承运转变为网络货运： 无车承运人三年期的试点工作于 2019 年 12 月 31 日结束。在总结其工作基础上，制定了《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》以下简称“《暂行办法》”。扩大范围，经营者都可申请“网络货运”的道路运输经营许可，从事网络货运经营。 网络货运经营者应按要求，记录实际承运人、托运人的用户注册信息、身份认证信息、服务信息、订单日志、网上交易日志、款项结算、含有时间和地理位置信息的实时行驶轨迹数据等交易信息，并保存相关涉税资料，确保信息的真实性、完整性、可用性。信息的保存时间自交易完成之日起不少于三年，相关涉税资料应当保存十年。
《网络平台道路货物运输经营服务指南》等三个指南（交办运函〔2019〕1391 号）	交通部印发交运规〔2019〕12 号三个配套指南。为网络货运经营服务、信息监测、交互系统接入提供指南。要求网络货运经营者应在运单、资金流水单完成后实时上传数据至省级监测系统，省级监测系统应在接收

	网络货运经营者运单、资金流水单、车辆及驾驶员基本信息后，及时上传至部交互系统，并同时传递给同级税务部门。
《国家税务总局关于开展网络平台道路货物运输企业代开增值税专用发票试点工作的通知》（税总函〔2019〕405 号）	明确符合条件的网络平台道路运输企业可以为货物运输业小规模纳税人代开增值税专用发票。〔2017〕579 号同时废止。

二、2023 年物流运输行业的税收政策与监管趋势

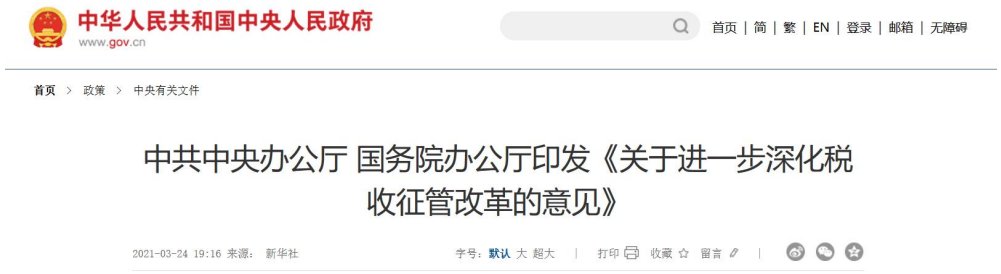
（一）最高法加入联合打击涉税违法犯罪机制

自 2018 年以来，国家税务总局、公安部、海关总署及人民银行四部门对打击虚开违法犯罪开展两年行动。2021 年 10 月国家税务总局等六部门联合召开常态化打击虚开骗税违法犯罪工作部署会以来，重点聚焦“假企业”“假出口”“假申报”涉税违法犯罪行为查处了一批虚开案件。2022 年 5 月，六部门会议将打击骗取留抵退税违法犯罪行为作为 2022 年常态化打击虚开骗税工作的重点。

2023 年 7 月，国家税务总局等七部门在北京召开“联合打击涉税违法犯罪工作推进会议”。特别强调，要精准打击“假企业”“假

出口”“假申报”，随着法院加入“六部门”，实现了打击涉税违法犯罪从行政执法到司法的全面化。截至 2023 年 5 月底，累计检查涉嫌虚开骗税企业 27 万户，认定虚开发票 1048.15 万份，挽回出口退税损失 117.8 亿元，其中，2023 年 1-5 月累计检查涉嫌虚开骗税企业 6.5 万户，认定虚开发票 184.62 万份。

（二）数电票全面推开，大数据排查发票风险



2021 年 3 月，中共中央办公厅、国务院办公厅联合发布《关于进一步深化税收征管改革的意见》指出，要稳步实施发票电子化改革，制定出台电子发票国家标准。2025 年基本实现发票全领域、全环节、全要素电子化，着力降低制度性交易成本。

2021 年 12 月，全电发票试点工作开始，全国统一的电子发票服务平台建成。广州市、佛山市、横琴粤澳深度合作区、呼和浩特市和上海市开展数电发票试点工作。2022 年先后在四川、浙江、江苏、山东等省份开展全电发票受票试点工作。2022 年 6 月 21 日，上海市、广东省、内蒙古将数电发票受票方范围扩至全国。随着西藏自治区于 2023 年 12 月 1 日启动数电票试点，数电票试点工作已完成全国省级覆盖。

数电票将充分发挥其便利性、数字化优势，在使用过程中采取刷脸认证的方式登录账号，发票出现风险可直接锁定到开票人。同时强化事中监控，使用大数据对开票行为进行全程监控，为打击虚开犯罪提供了有力的抓手，进而加剧了发票上下链条的风险传递，打击虚开发票与纵向追查力度会进一步加强，税收征管由以“以票治税”迈入“以数治税”新时代。

（三）最高院发布涉民营经济意见保障合法权益

2023 年 10 月 10 日，最高法召开新闻发布会，发布《最高人民法院关于优化法治环境 促进民营经济发展壮大的指导意见》（以下简称“《指导意见》”），依法保护民营企业和企业家合法权益。

《指导意见》明确指出，要严格区分经济纠纷与违法犯罪，全面贯彻宽严相济刑事政策，该严则严，当宽则宽；深入推进涉案企业合规改革，利用第三方合规机制，预防和减少企业重新违法犯罪，引导企业守法合规经营；监督行政机关遵守妥当性、适当性和比例原则合理行政；统一法律适用，妥善办理涉民营企业的行政违法和刑事犯罪交叉案件等内容。

《指导意见》的发布，有利于促进法院严格区分虚开等涉税案件行政违法与刑事犯罪，避免刑事制裁的扩大化，依法保障人权；促进企业合规改革，以实现积极营造法治化营商环境，促进企业规范发展的目标。此外，通过审理行政案件，促进税务机关严格依照法定权限与程序处理涉税案件。

（四）多省召开网络货运座谈会研究解决涉税痼疾

2023 年，宁夏自治区、河北、江苏、安徽等省份接连召开有关网络货运发展的座谈会。网络货运企业反映的主要问题在于税负过高的问题为得到根本性的解决，原因是大量货运司机未注册为个体工商户，网络货运企业支付给货车司机的运费无法取得成本发票，不能进行增值税进项抵扣，造成网络货运企业无成本票和增值税实际税负偏高，企业对地方政府的奖补依赖性大。安徽省税务局在本省召开座谈会指出，合肥高新区网货平台代货车司机开票试点即将取得突破，将解决运输成本合规问题，但缺乏进项抵扣问题依然存在，网络货运企业的税负成本依然高居不下；河北省邯郸市交通运输局、税务局等部

门积极推动网络货运发展，指导帮助该行业合规经营；宁夏自治区聚集园区、企业、网络货运平台，加强交流，充分发挥区内网络货运资源作用，为企业降本增效。

（五）《暂行办法》有效期再延长

中华人民共和国交通运输部

政府信息公开

当前位置：首页 > 运输服务司

索引号：	000019713O09/2023-00124	机构分类：	运输服务司
文号：	交运规〔2023〕7号	主题分类：	行政规范性文件
公开日期：	2023年12月25日	行业分类：	道路货物运输
主题词：	网络平台;道路货物运输;经营管理	公文类型：	行政规范性文件

交通运输部 国家税务总局关于延长《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》有效期的公告

字号：【大】【中】【小】【打印】

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委），国家税务总局各省、自治区、直辖市和计划单列市税务局：

为深入贯彻落实党中央、国务院关于促进平台经济规范健康发展的决策部署，交通运输部、国家税务总局研究决定，延长《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》（交运规〔2019〕12号）有效期至2025年12月31日。

现予以公告。

交通运输部 国家税务总局

2023年12月20日

（此件公开发布）

前已述及，网络货运平台的发展肇始于无车承运。在总结无车承运试点经验基础上，2019 年出台了《暂行办法》，正式确立网络货运平台的监管体系，着重强调了网络货运平台的税务合规，明确网络货运经营者和实际承运人依法纳税或扣缴税款的义务并要求货运经营者依法抵扣增值税进项税额，不得虚开虚抵增值税发票等扣税凭证。2023 年 12 月，交通部、国家税务总局再次发布关于延长《暂行办法》的通知，由此可以明确的是，未来两年内仍以《暂行办法》对予网络

货运平台的发展予以规范。

三、2023 年物流运输行业涉税典型案件观察

（一）2023 年物流运输行业涉税行政案件观察

个体司机发票获取难的问题始终困扰着位于链条中的托运方、运输企业、网络货运平台，物流运输行业涉税风险严峻。近年来，网络货运平台、运输企业频频暴雷、大量受票方被牵连，数额巨大，同时石化领域涉税新兴变票模式案件不断向运输行业蔓延，引发涉税风险。本报告结合国家税务总局以及各地税务机关官方网站公示的税务处理、税务行政处罚及重大税收违法失信等信息，选取如下四类典型案例予以分享：

1、网络货运平台浙江沈氏省心虚开发票，下游公司被定偷税，追缴税款并处 0.5 倍罚款

尽管距网络货运平台浙江沈氏省心案件爆发已有 2 年之久，但因取得该平台虚开发票被行政处罚的余波仍在荡漾。

2023 年 5 月，广西税务局对涉案公司因取得浙江沈氏省心虚开专票导致少缴增值税、企业所得税等共计 45,469.91 元处以 50%的罚款 22,734.96 元。涉案公司虽与浙江沈氏省心签订了货运合同，合同内容规定涉案公司要在 SUNS 省事物流网络平台里注册成为会员，浙江沈氏省心作为无车承运人为涉案公司提供运输服务。但据涉案公司法定代表人陈述，涉案公司主要是承接其他物流公司的短距运输业务来开展经营活动，与浙江沈氏省心签订合同是通过同行推荐并为涉案公司的运输业务开具发票。经税务、公安经侦部门联合查实，浙江沈氏省心表面上看是公司设立网络平台开展网络货运业务，但实际上该平台上的业务均为事后补录。

2、运输企业接受液化气发票进行抵扣不符合常规被定偷税、对外虚开运输发票存在资金回流被定虚开，予以行政处罚

国家税务总局江苏省税务局 淮安市
Jiangsu Provincial Tax Service, State Taxation Administration

江苏税务APP 微博 微信
请输入关键字 搜索
本站热词：下载 客户端 印花税 自然人 增值税 发票

首页 | 信息公开 | 工作动态 | 通知公告

首页 > 市局频道 > 国家税务总局淮安市税务局 > 通知公告 > 通知公告

国家税务总局淮安市税务局第一稽查局
税务行政处罚事项告知书送达公告

淮税一稽送达公告〔2023〕01035 号

发布时间：2023-08-15 14:51　来源：国家税务总局淮安市税务局　字体：[大][中][小]　打印本页　正文下载

洪泽天焕运输有限公司：

根据《中华人民共和国税收征收管理法实施细则》第一百零六条规定，因采用其他送达方式无法送达《税务行政处罚事项告知书》（具体内容见附件），现向你单位公告送达。自公告之日起满30日，即视为送达。

特此公告！

2023 年 8 月，根据国家税务总局淮安市税务局第一稽查局一则《税务行政处罚事项告知书》送达公告显示，涉案运输有限公司为道路运输企业，上游发票品名是“*柴油*车用柴油（VI）和*乙醇汽油*乙醇汽油”，接受东营某石油化工有限公司 54 份增值税专用发票品

名为“*液化气*液化气”，共计 945.5 吨，价税合计额 5,777,005 元，数量大与运输业务特征常规不符且对公账户与东营某石油化工有限公司没有资金往来，同时上游东营某石油化工有限公司走逃失联，基于此，涉案运输企业接受虚开增值税专用发票申报抵扣行为系偷税，拟处查补税款 510,390.26 元 1 倍罚款计 510,390.26 元。

此外，涉案企业对外开具给多家物流有限公司的增值税专用发票的开票金额和转账资金不一致，且存在明显的资金回流特征，对外开票的行为被认定为虚开，拟处 290,000 元处罚。

3、无船承运人取得油品发票被定性虚开，要求进项转出并缴纳滞纳金

国家税务总局福建省税务局 福州
Fujian Provincial Tax Service，State Taxation Administration
输入关键字 检索 高级检索
热词：营改增 网上办税 出口退税 企业所得税
首页 信息公开 工作动态 通知公告
当前位置： 首页 > 信息公开 > 税务公告 > 其他类

关于送达福建鸿闽润海运有限公司《税务处理决定书》的公告

发布时间：2023年08月16日19时35分 来源：国家税务总局福州市税务局 字体：大 中 小 分享到：

关于送达福建鸿闽润海运有限公司
《税务处理决定书》的公告

福建鸿闽润海运有限公司：

我局于2023年8月16日作出《税务处理决定书》（榕税二稽处〔2023〕234号），由于你公司失联，文书无法送达，现根据《中华人民共和国税收征收管理法实施细则》第一百零六条第二款规定，将该文书予以公告送达，自公告之日起满30日视为送达。

2023 年 8 月，据福州市税务局一则《税务处理决定书》送达公告显示，涉案企业为无船承运人，利润的主要来源为运费差价。2018 年至 2020 年，涉案企业对外开具运费增值税发票 2312 份，发票金额 2 亿余元，但其取得的品名为“运费”的发票仅 449 份，发票金额不足 5500 万元。经查，2018 年 12 至 2019 年 12 月期间，涉案企业取得的其余发票为上游八家石化企业开具的 760 份油品发票，发票金额

9700 余万元。

涉案企业取得的油品发票存在多项疑点：（1）上游部分开票企业不具备成品油等危险化学品的生产加工、存储等相关资质和能力；（2）与实际承运人签订的相关船运合同，并未见到以油品抵减运费的相关约定，不符合正常交易的商业逻辑，同时该行为并未按规定视同销售；（3）涉案企业取得的油品发票物品明细多为“原料油”“重质油”等非可直接用于船舶发动机的成品油，在存续期间并未取得任何可用于加工上述油品设备的发票，也未取得相关的委托加工支出的发票，上述油品不属于能直接交付实际承运人使用以开展相应运输业务的成品油。

基于此，税务机关对涉案企业取得的 760 份油品类发票定性为虚开增值税专用发票，要求涉案企业对其取得的外购油品类进项发票作进项税额转出，补缴增值税等税费共计 1600 余万元，并加收滞纳金。

4、10 家无自有车辆运输企业对外开票及取得发票行为均被认定为虚开

2023 年 11 月，根据沧州市税务局公告送达的一批文书显示，税务机关于 2023 年 8 月起对 10 家运输企业的涉税情况进行了检查，发现涉案企业涉嫌虚开，具体情况如下：涉案运输企业现均走逃失联；

名下没有任何运输车辆，不具备从事运输业务的条件；与下游企业资金存在异常；取得了燃油、天然气发票、道路通行费发票，但既无承运车辆使用燃油、天然气，也没有储存设备，被认为虚构购进燃油、天然气业务及非法手段取得道路通行费发票抵扣。

税务机关认定这批企业系以虚开增值税专用发票为目而成立，暴力虚开的运输企业。据此，以《发票管理办法》第二十一条的规定，将涉案企业对外开具的运费增值税专用发票定性为为他人虚开增值税专用发票；对取得的燃油、天然气增值税专用发票定性为让他人为自己虚开增值税专用发票；对取得并抵扣的通行费发票定性为为自己虚开发票。

（二）2023 年物流运输行业涉税刑事案件观察

从上述物流运输行业发展及税收监管动态可知，国家对物流运输行业涉税问题予以高度关注。通过检索国家税务总局公告、裁判文书网、新闻报道等公开信息，重点分享以下七类值得关注的物流运输行业涉刑案件：

1、网络货运平台浙江沈氏省心虚开专票近百亿，一审 18 名被告人被判处 3 年至 15 年有期徒刑不等

2023 年 3 月，浙江省丽水市中级人民法院对网络货运平台浙江沈氏省心虚开专票案作出裁判。根据一审判决书显示内容，公诉机关指控沈某利用自主研发的网络货运车货匹配系统上，增加运单补录功能；招录业务员、发展代理商向物流、建筑工程类等公司推销增值税专用发票，在将受票企业已经自行委托社会车辆运输的真实业务信息

或是伪造的货运信息通过补录运单、签订合同方式虚构为网络货运业务；平台将收到的运费转账至下游企业指定或关联账户完成资金回流。网络货运平台浙江沈氏省心对外累计向 2700 余家企业开具增值税专用发票 18323 份，价税合计 91.98 亿元，收到地方政府部门财政返还共计 3.35 亿元。实控人、技术业务员、财务、代理商等共 18 名被告人以虚开增值税专用发票罪被判处有期徒刑 3 至 15 年不等，并处罚金合计 220 余万元。

2、国有物流企业取得虚开增值专用发票被移送司法程序

国家税务总局
State Taxation Administration

请输入您要搜索的内容 搜一搜 EN 简 繁

本站热词：发票 民营经济 便民办税春风行动 个税

首页 总局概况 信息公开 新闻发布 政策法规 纳税服务 互动交流 专题专栏

您所在的位置：首页>新闻发布>税案通报

河北省税务部门依法查处一起虚开增值税专用发票案件

时间：2023-07-28 【字体：大 中 小】 打印 分享到：

河北省税务局稽查局根据精准分析线索，指导石家庄市税务局第三稽查局依法查处了河北某国有物流投资有限公司虚开增值税专用发票案件。

经查，该公司在未发生真实交易的情况下，让他人为自己虚开增值税专用发票221份，价税合计金额2556.38万元，少缴增值税等税费1604.11万元。税务稽查部门依据《中华人民共和国税收征收管理法》等相关规定，对该公司依法追缴少缴税费、加收滞纳金共计3069.57万元。目前，该案已由公安机关移送检察机关审查起诉。

2023 年 7 月末，河北税务局依法查处了一起国有物流公司虚开专票案。该国有物流公司在没有发生真实的业务情况下，让他人为自己虚开增值税专用发票，价税合计 2,556.38 万，涉嫌税收违法。目前，该案件已经进入检察机关审查起诉阶段。

3、榆林市税警以资金回流为抓手破获一起对外虚开 5.77 亿大案

2023 年 8 月，榆林市税务局披露了一起运输企业虚开增值税专用发票案。经查，刘某等 3 名涉案人员以手中控制的汽车运输企业为工具，虚构业务，向下游 157 户企业虚开增值税专用发票 7146 份，涉及金额 5.77 亿元。目前，刘某等 3 名犯罪嫌疑人均由检察机关批准依法逮捕，该案已移送检察机关审查起诉。

值得一提的是，本案是国家税务总局驻西安特派办、陕西省税务局稽查局将涉案企业虚开线索移送榆林市税务机关而案发的。接到任务后，榆林市税警联合办案，以涉案企业票流和资金流为突破口。经核查发现有明显的资金回流：即下游企业-涉案企业/刘某-下游企业/下游企业人员，加之其他违法证据，税警认定刘某等人涉嫌虚开犯罪。

4、物流运输企业虚进液化气、轮胎票虚出运输票

2023 年 9 月，大连市税务局稽查部门联合大连市公安局经侦部门依法查处一起运输行业虚开案件。经查，以孙某某为首的犯罪团伙设立 4 家运输企业，在未发生真实交易的情况下，让他人为自己虚开液化气和轮胎行业增值税专用发票虚增进项，同时为他人虚开运输行业增值税专用发票，全链条涉案发票价税合计 6.7 亿元。目前，6 名犯罪嫌疑人已被当地检察机关批准逮捕，并将向人民法院提起公诉。

5、内蒙古公安破获一起油票变运输票对外虚开 1.13 亿大案

新华网，让新闻离你更近！ ENGLISH 新华报刊 地方频道 承建网站 中文/繁体 网站无障碍 客户端 手机版 站内搜索

www.news.cn 新华网 NEWS 新华通讯社主办 公司官网 股票代码：603888

学习进行时 高层 时政 人事 国际 财经 网评 港澳 台湾 思客智库 全球连线 教育 科技 科普 体育 文化 健康 军事 访谈 视频 图片 中央文件 金融 汽车 食品 房产 信息化 乡村振兴 溯源中国 城市 旅游 能源 会展 彩票 娱乐 时尚 悦读 公益 书画 一带一路 亚太网 上市公司 投教基地

新华网 > > 正文

2023 10/18 08:33:51 来源：新华网

涉案1.13亿元 内蒙古奈曼公安破获一起特大虚开增值税专用发票案

字体： 小 中 大 分享到：

日前，内蒙古通辽市奈曼旗公安局刑事侦查大队成功破获一起公安部督办的特大虚开增值税专用发票案，涉案金额1.13亿元。

2023 年 10 月，据新闻报道，内蒙古通辽市奈曼旗公安局刑事侦查大队破获一起公安部督办的特大虚开增值税专用发票案，涉案金额 1.13 亿元。已查明，4 家涉案公司在无实际业务、无实际办公场所的情况下，通过虚构交易，从中违法获利。采取开具进项为原料油、粗白油等增值税专用发票，在变换为货物运输品名后，向外虚开销项增值税专用发票 1102 份，价税合计 1.13 亿元，抵扣税款数额 921 万余元，给国家造成损失 747 万余元。

6、四川税警联合破获一起网络货运平台对外虚开 160 亿元专票案

四川省人民政府
The People's Government of Sichuan Province

首页 | 政府领导 | 机构职能 | 政务公开 | 政务服务 | 政民互动 | 走进四川

四川公安公布5起打击虚开骗税违法犯罪典型案例

2023年03月14日 09时28分 来源: 四川新闻网 【字体: 大 中 小】

常态化开展打击虚开骗税工作以来，四川公安机关深入分析涉税犯罪特点，重点聚焦新型虚开违法犯罪、虚开骗取留抵退税，成功破获一批大要案件，摧毁一批职业犯罪团伙网络，专项打击取得初步成效。

据了解，截至目前四川公安机关立案侦办虚开骗税案件435件，抓获犯罪嫌疑人368人，打掉职业虚开骗税团伙14个，打掉职业骗取留抵退税“黑中介”3个，成功侦破成都“8.03”、德阳“7.04”等一批公安部挂牌督办案件，有效维护了国家税收秩序，助力保障了国家助企纾困政策实施。现将5起典型案件公布如下：

据四川公安 2023 年 3 月公布的案例，乐山市公安局联合税务部门破获了一起网络货运平台的特大虚开增值税专用发票犯罪，犯罪团伙以“某易达”网络货运平台为依托，利用地方政府的税收返还奖励政策，共对外虚开增值税专用发票 243 万份，价税合计约 160 亿元，波及下游企业 1565 家。

7、两起 ETC 通行费电子发票虚开案

（1）郴州公安破获全国首例 ETC 通行费电子发票虚开案

2023 年 5 月，据湖南卫视新闻报道，郴州宜章某公司涉嫌虚开 ETC 通行费增值税电子普通发票，价税合计 3.45 亿元，涉及全国 20 余省市和 171 户受票企业，波及面极广。该案作案手法是：犯罪嫌疑人及案涉公司通过在高速公路的服务站开设所谓的“ETC 办理处”，以极低的价格收购全国各地货车司机的个人、车辆信息和发票信息，通过登录票根网变更发票抬头，向外虚开通行费电子发票。

经查，2021 年 7 月至 2022 年 1 月间，该公司合计虚开 ETC 通行费增值税电子普通发票价税合计 3.45 亿元，发票税额 863 万元，涉及全国 20 多个省市和 171 户受票企业，涉嫌偷逃企业所得税 8625 万元。

（2）广西税警联合查处物流公司虚开 5.16 亿 ETC 发票案

广西壮族自治区玉林市税务局稽查局在国家税务总局驻广州特派员办事处和广西壮族自治区税务局的指导下，联合公安经侦部门依法查处了一起 ETC 通行费电子发票虚开案件，抓获犯罪嫌疑人 32 人。

经查，该犯罪团伙通过控制广西海诚物流有限公司，在没有实际运输业务的情况下，涉嫌让“黑中介”为自己虚开 ETC 通行费电子发票 66 万份，金额合计 5.16 亿元。目前，税务、公安部门正在深入检查中。

四、物流运输行业涉税风险成因探讨

（一）司机散户众多开票意愿极低，行业税负成本高

前已述及，目前我国道路运输行业依然维持了以大量自然人、个体户司机为主要实际承运人的基本格局。这个现象产生的主要原因在于运输服务的利润薄、业务数量和来源不固定，运输企业受到市场的影响巨大，使得其不愿意也无力自营庞大的车队。当运输企业承接的业务量超过其自营车队时，其就将业务分包给个体司机，这样做可以避免承担个税的扣缴义务和社保缴纳义务。

但是，很多个体司机纳税意识淡薄，且代开增值税专用发票以办

理临时税务登记为前提，导致个体司法无动力主动向税务机关申报并缴纳相关个人所得税、增值税。

作为货物的托运方而言，没有发票意味着其支出的运费缺少成本扣除凭证，同时无法抵扣增值税进项。因此，其会要求运输企业为其开具 9%的运输服务增值税专用发票。被夹在链条中间的运输企业有销项、无进项，从而承担了巨额的增值税和所得税成本，税负成本甚至高于其利润。

（二）传统“点对点”观念根深蒂固且对新模式认识不足

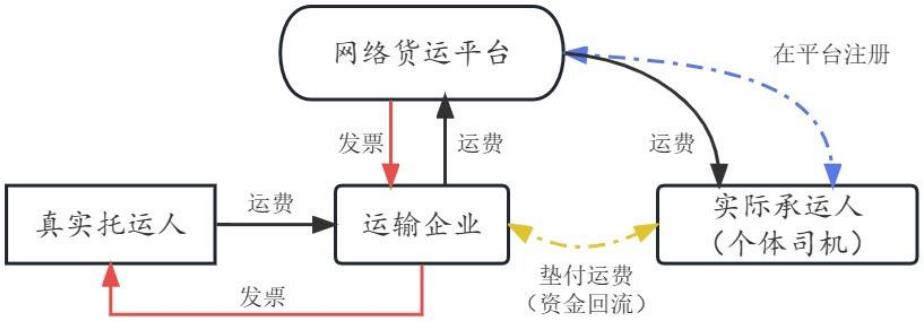
一方面，尽管“营改增”过去已有 7 年之久，但运输服务业提供服务模式必须是一对一、点对点，名义承运人必须与实际承运人一致、“票货”必须一致、资金不能回流等观念根深蒂固；另一方面，新的无车承运、网络货运经营模式相较于传统的经营模式较为新颖，税务机关、公安机关对其了解不够深入，同时实践中确实有部分不法分子利用新的经营模式虚构运输交易，损害国家税收利益的行为，导致办案机关采取十分谨慎的态度对待此类模式，一旦现实中出现后补发票、单据与期限错配等不合规问题，一律认定为“虚开”行为，而对是否存在真实运输服务在所不问。

（三）个体司机、物流运输企业、网络货运平台的“多角模式”易滋生风险

据我们观察，在一些挂靠、转包、网络货运业务中，税务机关一般都会要求运输企业自己独立寻找承运司机。但实践中有些托运方自带司机，但仍然与运输企业建立合作关系，要求运输企业将业务转包

给指定的自带司机，或是在新的业务模式下，托运人将自己常年合作的个体司机介绍到网络货运平台上注册会员，承接运输业务。这对于习惯了货物买卖交易模式的税务机关、公安机关而言，容易联想到“代开”行为，从而质疑业务模式的合理性，经常会作出问询：“托运人明明可以自己与司机完成运输业务，为何中间还要嵌入运输企业、网络货运平台？”

实践中我们还观察到，除了托运人与网络货运平台建立合作关系，还有大量的传统物流运输企业与网络货运平台建立合作并取得发票。这些运输企业大多数是因为将承运业务转包给个体司机，从而引起了进项、成本两方面的问题，从而要通过平台取得合规的发票。在此种情况下，产生了多角交易模式，网络货运平台为传统运输企业而非托运人开票，更加容易被税务机关、公安机关认为是虚增交易环节。



一言蔽之，税务机关、公安机关会认为，真实的交易是托运人和个体司机(实际承运人)之间开展的，搭建网络货运平台、运输企业的目的是为了开票，从而否定整个模式，认定三角或多角模式下开展运输业务所开具的发票系虚开。

（四）网络货运平台税务合规制度不健全、业务流程不规范

网络货运平台作为依托互联网科技的新兴模式，其商业运作风险相对而言较高，税务合规制度不健全、业务流程不规范更加容易引发税务风险。

1、网络货运平台留存的运单不合规、甚至无轨迹可查

《暂行办法》第十四条要求："网络货运经营者应按照相关技术规范的要求上传运单数据至省级网络货运信息监测系统。"这意味着网络货运平台要实时上传实际承运人车辆的 GPS 轨迹，并建立相应的日志记录、数据监管，避免虚假业务。上传真实的 GPS 等运输轨迹，可以有效遏制虚假订单、虚开发票等违法行为，便于平台监控异常情况。但如果网络货运平台的一些业务资料、日志缺失，没有运单轨迹，平台依然结算了运费、开具了发票，就容易引起税务机关的怀疑，认为平台即使并非积极主动参与虚开，至少也具有放任的间接故意。

同时，由于车辆 GPS 轨迹的重要性，一些 GPS 查询服务商甚至出现了销售 GPS 轨迹的灰色"生意"，某种程度上助长了行业不合规行为。

2、支付技术不到位，不能实时结算货款引起回流风险

资金回流是实务中判断是否存在虚开发票的重要依据。由于个体司机业务多，需要跨区域开展业务，因此其多要求实时结算运费。随着电子支付的便捷，一些网络货运平台已经可以实现通过手机软件实时支付运费。但是，据我们了解一些网络货运平台由于技术等原因，没有能够实现这一操作，而是等一批运输业务完成后统一结算。其中，出现了包括不限于如下回流的可能性，即：

（1）由于平台结算的滞后，个体司机要求托运方先支付运费。平台结算后再退回运费，出现“托运方—平台—司机—托运方”的资金回流。

（2）部分托运方在先行支付运费后，司机离开后无法取得联系，只好让平台将运费打回到自己的员工卡里，出现“托运方—平台—托运方员工”的回流。

3、为已经完成的业务“后补”发票

一些托运人在开展业务的时候，疏于合规管理，直接与个体司机建立了承揽关系，由个体司机完成了运输业务，并支付了运费。后发现个体司机无法开票，在税负的压力之下，托运人就变造、篡改运输的单据和资料，然后让个体司机在平台上注册，再虚假地完成一次承揽业务，通过平台二次向个体司机支付运费后，取得平台开具的发票，然后让个体司机退回二次支付的运费。如此以来，由于发票系后补的，业务的真实性存疑；司机退回运费的行为，形成资金回流，则平台的开票行为，极易被定性为虚开。

实践中，一些网络货运平台疏于管理和审查，出现了驾驶员注册的时间晚于首次接单的时间，注册时间晚于运输资料的 GPS 记录、日志、高速桥梁通行费等时间、或者一名个体司机在同一时间发生了两笔位于不同区域业务……如此一来，业务的真实性更加存疑，被定性为虚开的可能性也极高。

（五）上游石化企业虚开风险易爆发、牵连至物流运输企业

增值税专用发票因其环环抵扣的特点，形成了特有的抵扣链条，

而虚开的风险也会随着该链条传导。根据《国家税务总局关于异常增值税扣税凭证管理等有关事项的公告》（国家税务总局公告 2019 年第 38 号）规定，如果纳税人当期“异常凭证进项税额累计占同期全部增值税专用发票进项税额 70%（含）以上的”，所开发票也被列为异常凭证，这就导致上游开票方的进项出问题，也会牵连下游受票方。

实践中，石化领域变票虚开风险亦较高，一些石化企业在开票后走逃失联。而运输企业有向上游石化企业购买燃油的需求，一旦运输企业的上游石化企业走逃失联，其取得进项发票将被列为异常凭证，加大了运输企业将取得的发票进行申报抵扣被定为虚开或是偷税的风险。因此，在税务机关全链条查处强监管趋势下，运输企业与加油站、石化企业相互牵连、引发税务风险的案件也较为常见。

五、物流运输行业主要涉税风险类型归纳

（一）虚进机动车销售统一发票

前已述及，物流运输行业普遍面临进项不足、税负较高的问题，催生了运输企业找票的动机，企图通过虚开发票作为税前成本扣除及进项税额抵扣以此降低税负。而物流运输企业的进项结构主要包括燃油费、道路、桥、闸通行费、购买运输工具支出、运输工具维修保养等。因此，运输企业通过寻找上述发票虚列、虚抵达到较少税款的不法目的。

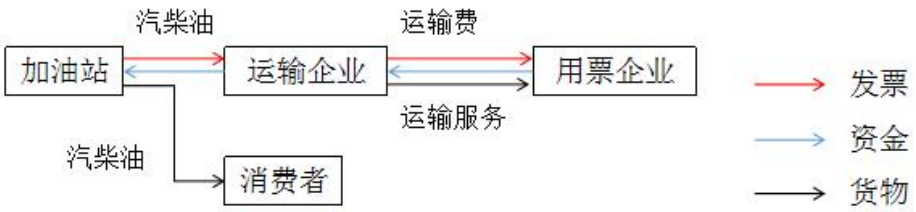
实践中，有运输企业与汽车销售公司合谋，一方面让汽车销售公司在向个人销售汽车时，以支付现金返利为诱饵，让购买汽车的个人将其购买的汽车挂靠在运输企业名下；另一方面，让汽车销售公司把

本应开给实际购买人（即个人）的机动车销售统一发票开给运输企业，运输企业作为增值税进项税额抵扣。在此种情况下，司法机关认定此种挂靠关系为虚假，以虚开增值税专用发票罪追究运输企业、汽车销售公司的刑事责任。

（二）虚进油、气票变运输票虚出

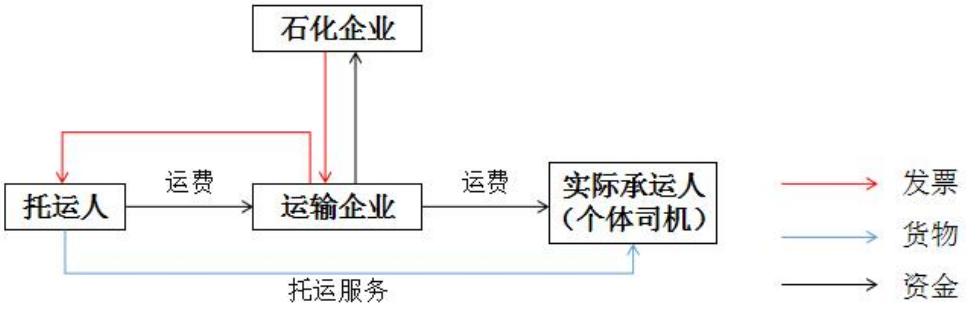
近年来，输虚进油气票变运输票虚出案件屡屡爆发。形成了以油票分离为开端，涉及石化企业、运输企业、托运企业等主体，虚进油气票变运输票虚出的交易链条。

一方面，运输企业虚进成品油变运输票虚出，如下图所示。



因加油站面向的销售终端主要是个体司机等不要票的购油主体，这使得其通过账外经营和不申报缴纳未开票收入，能够积累大量富余的进项发票。为了消化掉这些富余票，避免“有进无销”引发税务稽查，加油站通过收取开票费的方式，将这些汽柴油发票开具给运输企业，运输企业再将成品油发票变名为运输发票开具给下游实际承运人。

另一方面，运输企业虚进其他油品发票变名运输票虚出，如下图所示。



对于石油领域的炼化企业而言，炼化企业需要通过过票公司将“非成品油票”流入物流运输领域，再由运输企业变名为运输发票后，对外虚开牟利。在此类情况下，因非成品油未经加工或委托加工不能直接用于开展运输服务，运输企业抵扣非成品油进项缺乏合理性。运输企业本身不具备成品油生产加工、存储的资质和能力，一般也不具有使用此类油品的条件，但其并未将购进的油品直接销售，也未委托加工相关油品，所开具销项发票也均为运输发票，极易因发票异常而触发税务预警。这也正是前述税务机关认定运输企业取得的发票为虚开的理由之一。

此外，随着新能源汽车的普及，运输企业购买燃气汽车承运或是个体司机使用燃气汽车承接运输业务也比较常见。部分运输企业也会从燃气公司取得虚开的燃气发票在对外虚开运输发票，但往往因运输企业没有天然气储存设备、加注设备，再加之与燃气公司之间存在资金回流的表征，极有可能被税务机关认定为虚假交易。

（三）取得虚开 ETC 通行费、汽配维修费发票

除了前述爆发 ETC 案件外，我们还接到多起涉及虚开 ETC 发票的咨询案件。其基本情况是，某货车 ETC 运营平台通过和多个省市进行

合作，为货车司机提供ETC办理、开卡、付费、汇总开票的全流程服务，为了招揽客户，该平台提供了通行费85折优惠。涉案的运输企业在发现这个平台后，通过自己掌握的个人司机信息，同时在高速路服务区开设ETC推广服务门店，以通行费折扣为诱饵，让个人司机给他提供身份信息，然后运输企业借平台的折扣，取得了个人司机的身份信息，并以低价购买通行费电子发票给自己企业虚开，用以解决自己企业进项抵扣、成本扣除凭证不足的问题。

随着ETC广泛应用，但实践中很多司机个人运输不需要ETC通行费发票去抵扣报账，一些团伙就利用司机有票且没有实际报账的情况，向司机获取货车ETC信息。近年来，一些不法分子在高速公路服务区、停车场等地，向司机支付好处费的方式，非法获取大量货车ETC信息，再绑定在ETC发票开票网站和相关手机软件上，后在开票平台中更改发票抬头，虚开ETC发票给没有真实业务关联的其他物流运输公司，物流运输公司再将ETC发票用于抵扣进项或冲抵成本，或者通过物流公司再向下游企业虚开，扰乱了国家税收利益。

此外，由于更换轮胎、维修等多在运输过程中发生，同时多数为现金支付，其真实性难以确定，故而，汽配维修费亦被运输企业用作虚开发票对象之一。

（四）油卡抵运费未确认销售收入

大部分运输企业倾向于购买大量的油卡，一是不仅可以较高折扣价格取得，也可作为税前扣除凭证列支成本；二是运输企业将本应支付给个体司机的运费以油卡代替，减少现金流的支出。

尽管国家税务局出台了 2017 年第 30 号政策，明确了运输企业采购成品油并交付给个体司机在满足一定条件下可以抵扣进项税额，即运输企业若以承运人身份与个体司机签订运输服务合同，收取运费、承担承运人责任，并委托个体司机完成全部或部分运输服务时，自行采购并交给个体司机使用的，用于个体司机完成的运输服务的成品油，所取得增值税发票可作为进项税额抵扣。

但如果运输企业采购的成品油的油卡并未按照运输业务的实际耗用进行提供，而是冲抵了个体司机部分的运费，此种情况下提供的加油卡应当确认销售收入，缴纳增值税和企业所得税。正如，前述无船承运人取得油品发票被定性虚开，要求进项转出并缴纳滞纳金的案例中，税务机关认为涉案企业主张以油品抵减运费的行为应当按规定视同销售。

（五）利用网络货运平台财政返还政策对外虚开

网络货运平台为托运人与承运人提供了桥梁，整合了物流资源，极大促进了物流运输行业的发展。由前述政策沿革可以看出，网络货运平台一方面通过整合社会零散个体司机力量，利用平台的信息优势，承担承运的义务与责任，对外可以开具税率为 9%的增值税专用发票；另一方面，对发挥信息撮合作用功能部分，可以为注册会员开具税率为 3%的增值税专用发票，解决物流运输行业税负高的难题。

但是因源头服务提供方大多仍是个体司机，尽管出台政策可以为其代开发票，但也需要满足临时税务登记等诸多条件，从个体司机处获取进项发票难导致增值税发票抵扣链条断裂的问题没有得到根本

解决，在网络货运平台模式出现后，该问题由传统物流运输企业转嫁于网络货运平台。

一些地方政府为鼓励物流运输行业的发展，发布有关企业所得税、增值税销项税返还的政策规定，例如将地方留存的50%增值税、40%企业所得税的90%以财政奖补的形式返还给企业。该政策被一些不法分子所利用，在没有真实交易的基础上，对外暴力虚开发票，收取开票费用同时获得政府财政返还款，严重损害了国家税收利益和管理秩序。

（六）以白条等不合规凭证入账

根据《暂行办法》的规定，网络货运平台作为“中间商”，除了与托运人签订运输合同、承担承运人的责任外，还需要委托实际承运人，完成运输业务。根据《企业所得税税前扣除凭证管理办法》（国家税务总局公告2018年第28号）第九条的规定，网络货运平台委托实际承运人提供运输服务需要取得合规发票才可进项抵扣及列支成本。

然而，税总函〔2019〕405号的规定，平台接受会员提供的货物运输服务不得为会员代开专票，可以代会员向平台主管税务机关申请代开专票，其前提也是司机办理了临时税务登记。但问题是，司机办理税务登记的不仅主观意愿低，客观上即使平台为司机办理也需要身份证原件，全国人数众多，难度较大。此外，各地税务局对平台支付给司机的运费是否能够汇总代开普票的政策尺度不一。

综上，平台向司机支付的运费在一定程度上无法取得合规发票，

为减轻税负压力，部分平台会选择以暂估成本或付款单据等凭证列支成本，若无法在企业所得税汇算清缴之前取得合规发票，极有可能被税务机关要求调整企业所得、缴纳滞纳金。

六、物流运输行业涉税行政风险应对要点及实案分享

（一）定期税务健康检查，事前防范税务行政风险

无论是传统物流运输企业还是网络货运平台，坚守业务真实性是物流行业长久发展的原则与底线。物流运输行业应当坚持学习并深入理解税收政策，定期检查自身的涉税风险。例如，自查是否存在白条抵账、发票不合规风险，是否存在私户收款行为，网络货运平台是否按照《暂行办法》的规定上传运输数据，信息资料是否保存齐全，对运输、交易过程是否进行了实时监控与动态管理，是否履行依法纳税义务。

（二）充分应对税务稽查，避免行政风险扩大化

虚开案件的来源主要有四种方式，分别为税务机关等其他行政执法机关移送，购销交易链条企业牵连案发，报案、举报、自动投案及公安机关或者人民检察院自行发现的犯罪事实或获得的犯罪线索。前述四种案件来源中，尤以税务机关移送、上下游牵连案发数量占比较高。

一方面，稽查局选案机制对涉税违法案件线索的搜集甚至可以概括为“无孔不入”，涉嫌虚开刑事犯罪的，将随案移送依照税务稽查程序调查取得的证据。另一方面，发票协查制度的存在也使得稽查局

在虚开刑事案件的查处中扮演着重要角色。稽查局在查办税收违法案件的过程中，可以委托有管辖权的税务局稽查局异地调查取证，即对发票违法案件进行协查。因此，一旦开票方被认定虚开，受票方主管税务局稽查局将可能第一时间介入案件，对受票方企业进行调查。

由于虚开刑事案件由税务机关稽查后移交的案件数量较高，且虚开犯罪涉及的发票开受、对公账户资金往来情况、资金回流情况、虚开税款数额、抵扣税款数额、造成国家税款损失数额等关键事实，司法机关均需要借助税务机关力量侦办，且税警联合办案机制也带来税务机关深度参与虚开刑事案件办理。再加之，由于无车承运、网络货运平台是新的经营模式，一些比较偏远地区的税务机关、公安机关对其了解不够、认识不足，需要专业人士从政策沿革及行业特点向办案机关讲解此类模式是国家的重要决策部署工作，采取此类模式经营不仅具有商业合理性亦合法。

因此，运输企业应高度重视税务稽查程序应对，将沟通、风险化解端口前移，在稽查程序中通过专业税务律师介入，与税务机关积极有效沟通，以最大程度在行政程序中化解风险，避免虚开刑事责任。

（三）虚进虚出既定偷税又定虚开违反“一事不二罚”原则

在税务机关公开的行政处罚案例中，有部分税务机关将运输企业虚接受与运输业务常规不符的增值税专用发票的行为定性为偷税并予以罚款，又对运输企业向下游企业虚开增值税专用发票定性为虚开并予以罚款，正如前述涉税行政案例 2。同样采取相同思路的还有《税务行政处罚决定书》（淮税一稽罚〔2023〕20 号）

事实上，根据《发票管理办法》第二十一条规定：“开具发票应当按照规定的时限、顺序、栏目，全部联次一次性如实开具，开具纸质发票应当加盖发票专用章。任何单位和个人不得有下列虚开发票行为：（一）为他人、为自己开具与实际经营业务情况不符的发票；（二）让他人为自己开具与实际经营业务情况不符的发票；（三）介绍他人开具与实际经营业务情况不符的发票。”无论是取得虚开发票还是对外虚开发票在税法上均被定性为虚开，且在主体上系同一行为人所作出的，运输企业虚进油气票的目的系对外虚开运输票，前面虚进发票的行为是后面虚开发票的组成部分，体现为一个意思表示，是手段与目的的关系，属于同一违法行为。根据《行政处罚法》第二十九条的规定：“对当事人的同一个违法行为，不得给予两次以上罚款的行政处罚。同一个违法行为违反多个法律规范应当给予罚款处罚的，按照罚款数额高的规定处罚。”

再加之，“不二罚”的实质则是禁止重复评价，要求对同一行为人的同一行为原则上只给予一次评价。而税务机关将虚进虚出的行为进行人为的割裂，对虚进的部分定性为偷税并罚款，又对对外虚开的部分定为虚开并罚款，不当地加重了运输企业的的责任，违反了行政处罚的基本原则，侵害了纳税人的合法权益。

（四）开票方构成虚开，受票方不必然构成虚开

在开票方构成虚开的情况下，税务机关对受票方的处理并不相同，正如前述涉税行政案例 1 浙江网络货运平台浙江沈氏省心虚开发票，下游公司被定偷税，追缴税款并处 0.5 倍罚款，实践中，亦有税务机

关认为下游企业接受了真实的货运服务，允许以真实支出凭证作为资料作为企业所得税扣除凭证，仅补缴增值税，不予征收滞纳金及罚款，或是将下游企业取得虚开发票定为非法所得第三方发票，予以 1 万元的罚款。因此，下游企业在取得虚开发票时，应积极与当地税务机关进行沟通，最大程度上防范税务风险，避免被认定为偷税。

1、受票方主张合法取得增值税专用发票，依法可以抵扣进项

按照《国家税务总局关于纳税人对外开具增值税专用发票有关问题的公告》（国家税务总局公告 2014 年第 39 号）的规定，符合条件的，受票方纳税人取得的增值税专用发票，可以作为增值税扣税凭证抵扣进项税额。

2、受票方主张善意取得，取得合法发票后仍可依法抵扣，对无法取得合法发票，仅补缴增值税，但不征收滞纳金

根据《国家税务总局关于纳税人善意取得虚开的增值税专用发票处理问题的通知》（国税发〔2000〕187 号）及《国家税务总局关于纳税人善意取得虚开增值税专用发票已抵扣税款加收滞纳金问题的批复》（国税函〔2007〕1240 号），规定了善意取得发票的构成要件：即（1）购货方与销售方存在真实的交易；（2）销售方使用的是其所在省（自治区、直辖市和计划单列市）的专用发票；（3）专用发票注明的销售方名称、印章、货物数量、金额及税额等全部内容与实际相符；（4）没有证据表明购货方知道销售方提供的专用发票是以非法手段获得的。此种情形下，受票方不以偷税或者骗取出口退税论处，不适用滞纳金和罚款的相关规定，如能够重新从销售方取得合

法、有效的增值税专用发票，准予抵扣进项税款。

3、受票方主张不具有偷税的故意，补缴增值税、滞纳金，不予行政处罚

根据《增值税暂行条例》第九条、《国家税务总局关于纳税人虚开增值税专用发票征补税款问题的公告》（国家税务总局公告 2012 年第 33 号）以及《发票管理办法》第二十一条的规定，此种情形下受票方进项税额不得抵扣，受票方需作进项转出，并加收滞纳金。对于有真实交易资料的、可以从其他单位补开、换开的，仍然依法可以税前扣除，不交企业所得税。

（五）实案分享：某物流公司涉嫌偷税税务稽查案

1、基本案情

涉案公司注册地位于 A 地，具有道路运输经营许可证，主要从事货物运输等业务。其主要承接国有企业铁精矿粉等原料的运输业务，运输线路为 B-C、D-C 等。

2019 年涉案公司与国有企业签订运输合同后，自行找个体司机承担运输业务。2019 年至 2022 年期间，为解决无法从个体司机处取得发票的问题，涉案公司先后与四家网络货运平台、三家个体工商户签订运输服务协议。2022 年上半年，某网络货运公司案发，其所开具的发票涉嫌虚开，该货运平台所在地税务机关向涉案公司所在地税务机关发《已证实虚开通知单》及协查函，由此，涉案公司税务机关开始对涉案公司展开调查。

2、案涉运输业务情况

在合同方面，涉案公司与平台签订框架协议，约定由涉案公司委托平台运输货物。在运输服务方面，涉案公司自行寻找个体司机承运国有企业的运输原料业务。在资金方面，涉案公司通过个体司机完成运输后，经涉案公司业务员与国有企业确认，依据检斤单确认的重量计算运费与司机结算，向司机支付运费。涉案公司将司机的姓名、身份证号、驾驶证、车牌号等信息提供给平台录入。在发票方面：涉案公司每月按照发生的运输业务支付款项给网络货运平台，平台收到款项后向涉案公司开具运输服务发票。平台公司再将款项扣除服务费后返还至涉案公司负责人账户。

3、税企争议点

税务机关认为涉案公司取得的四家网络货运平台及三家个体工商户开具的发票为虚开，造成2020年至2022年少申报缴纳税费合计3,156,788.71元，对取得虚开专票抵扣进项造成的少申报增值税、城市维护建设税的行为定性为偷税，处一倍罚款；对骗取的留抵退税处一倍罚款。涉案公司认为其有真实的运输业务发生，不属于虚开、偷税。

4、华税观点

我们经梳理企业业务资料、与税务机关沟通案涉证据掌握情况，发现涉案公司存在明显的业务瑕疵：（1）网络货运平台未直接对接司机，仅根据涉案公司提供的信息录入，存在后补录入司机信息的情形；（2）涉案公司、网络货运平台、企业人员、个体司机之间存在资金回流；（3）网络货运平台提供的车辆运输轨迹经税局核验为虚

假；（4）开票金额与实际支付给司机运费之间的差额不合理。

因此，我们的意见是涉案增值税滞纳金计算截止日为检查通知作出之日；运输企业无法从个人司机处取得发票是公路运输行业一直存在的痛点与难点，同时运输业务真实发生，涉案系出于实现自身抵扣权益的考虑通过引入网络货运平台改变业务模式的方式取得发票，并不具有偷税的主观故意。即便税务机关坚持认定涉案公司构成偷税，亦应以最低倍数罚款。此外，因涉案公司从未主动申请留抵退税且无骗取留抵退税的主观故意，可退回收到的留抵退税款项，但不应处以罚款。

七、物流运输行业虚开刑事案件辩护要点及实案解析

（一）符合税法规定挂靠、转包经营开票行为不构成虚开

承前所述，挂靠经营、转包经营在实践中具有商业合理性，亦是正常的运输业务模式。在道路运输行业，一般是那些没有取得国家道路运输经营资质的司机个体、个体工商户为合法从事道路运输经营活动，挂靠在运输企业的名义下对外从事运输活动并向运输企业支付一定数额挂靠费的经营行为。

事实上，在税法上明确认可挂靠经营行为的。2016 年 4 月国家税务总局货物和劳务税司向各地税局印发的《全面推开营业税改增值税试点政策培训参考材料》中明确指出挂靠经营的含义，即企业、合伙组织等与另一个经营主体达成依附协议，挂靠方通常以被挂靠方的名义对外从事经营活动，被挂靠方提供资质、技术、管理等方面的服务并定期向挂靠方收取一定管理费用的经营方式。财税〔2016〕36

号附件 1《营业税改征增值税试点实施办法》第二条规定："单位以承包、承租、挂靠方式经营的，承包人、承租人、挂靠人（以下统称承包人）以发包人、出租人、被挂靠人（以下统称发包人）名义对外经营并由发包人承担相关法律责任的，以该发包人为纳税人。否则，以承包人为纳税人。"

此外，最高人民法院研究室《关于如何认定以"挂靠"有关公司名义实施经营活动并让有关公司为自己虚开增值税专用发票行为的性质》征求意见的复函（法研〔2015〕58 号）明确指出，虚开犯罪系行政犯，入罪标准要参考行政法规、部门规章的规定。《国家税务总局关于纳税人对外开具增值税专用发票有关问题的公告》(国家税务总局公告 2014 年第 39 号)及关于《国家税务总局关于纳税人对外开具增值税专用发票有关问题的公告》的解读指出，挂靠经营不属于虚开，法律亦未明确禁止以挂靠形式从事经营。由此可见，上述财税〔2016〕36 号亦承认挂靠、承包业务的合法性。

货运经营者作为民商交易主体，有权利选择在民商事交易中采取何种方式进行交易，构建何种法律关系，而税法是基于民商事交易关系对交易作评价。换言之，办案机关在办理涉嫌税收违法案件时，应当从物流运输行业的特点及经营模式出发，查明交易主体之间是否具有真实的交易关系。若运输企业采取挂靠、承包经营模式开展真实运输业务，对外开具发票，在税法上不属于虚开，在刑法上更不构成虚开犯罪。

（二）有真实交易的如实代开行为不构成虚开犯罪

若行为人未借用他人资质，即便没有挂靠关系，但又以他人名义经营并据实开具发票的，亦不应机械化地以虚开犯罪论处。1996 年《最高人民法院关于适用<全国人民代表大会常务委员会关于惩治虚开、伪造和非法出售增值税专用发票犯罪的决定>的若干问题的解释》（法发〔1996〕30 号）将“进行了实际经营活动，但让他人为自己代开增值税专用发票”的行为列为虚开犯罪行为之一，但最高院已经通过法研〔2015〕58 号明确该规定不符合现行《刑法》，不再继续适用。

法研〔2015〕58 号《复函》还明确，代开行为不具有行政违法性，因此不构成虚开增值税专用发票。同时指出，构成虚开增值税专用发票罪必须具有主观故意和客观税款损失的后果，“即便行为人与该他人之间不存在挂靠关系，但如行为人进行了实际的经营活动，主观上并无骗取抵扣税款的故意，客观上也未造成国家增值税款损失的”，亦不构成虚开增值税专用发票。最后该《复函》还指出，“法发〔1996〕30 号制定于 1997 年刑法施行前，根据我院《关于认真学习宣传贯彻修订的<中华人民共和国刑法>的通知》(法发〔1997〕3 号)第五条‘修订的刑法实施后，对已明令废止的全国人大常委会有关决定和补充规定，最高人民法院原作出的有关司法解释不再适用，但是如果修订的刑法有关条文实质内容没有变化的，人民法院在刑事审判工作中，在没有新的司法解释前，可参照执行。其他对于与修订的刑法规定相抵触的司法解释，不再适用。’的规定，应当根据现行刑法第二百零五条关于虚开增值税专用发票罪的规定，合理选择该解

释中可以继续参照适用的条文。其中，该解释中关于“进行了实际经营活动，但让他人为自己代开增值税专用发票”也属于虚开的规定，与虚开增值税专用发票罪的规定不符，不应继续适用。”

对于物流运输行业而言，司机个体源头发票始终是该行业的症结所在，前已多次述及，从个体司机中取得发票较为困难。因此，实践中托运方可能会从第三方代开发票，具有一定的合理性，此类基于真实运输交易行为代开了的发票，应查明交易所涉开票价款、数量与实际交易是否相符，对于符合交易实际代开的不应认定为虚开。

（三）取得燃油、道路等通行费发票可以抵扣不属于虚开

即便运输企业没有自有运输车辆，其取得燃油费与道路通行费发票亦可以抵扣。例如网络货运业务，根据国家税务总局公告 2017 年第 30 号第二条的规定：纳税人以承运人身份与托运人订立运输服务合同，后委托实际承运人运输的，可以抵扣“自行采购并交给实际承运人使用的”成品油和支付的道路、桥、闸通行费。故而，运输企业取得该部分发票进行抵扣，具有法律依据，不属于虚开。

对于挂靠、转包的业务模式而言，财税〔2016〕36 号亦明确，以被挂靠人、发包人名义开展业务的，被挂靠人、发包人是纳税人，则其既然是纳税人，应当允许认可其取得实际使用的燃油、实际发生的道路运输费发票。

（四）资金回流不必然构成虚开

资金回流是虚开行为的重要表征，开票企业在开具增值税专用发票时，需要实际收到与发票金额相符的资金，但是开票企业并未提供

真实的货物、劳务，因此需要将收到的资金转回受票企业处，从而构成回流。但这不意味着存在资金回流就存在虚开行为，两者没有必然关系。用资金回流来证明虚开犯罪，实际上并不是直接证据，中间需要一个逻辑推导的过程：即虚开增值税专用发票的核心是没有真实业务，没有真实业务的特征之一是没有真实的资金支付，没有真实的资金支付的表象之一是资金回流。但是，这个逻辑并不能完全倒过来，即资金回流一定说明没有真实的资金支付。

实际上，实践中存在大量的、有真实的资金支付的“资金回流”现象，资金在企业、个人之间流转属于正常现象。尤其运输行业中有大量个体户、自然人作为实际承运人，运输服务交易链条较长的特点，以现金支付、定金返还、资金垫付、运费转付等现象较为普遍，属于正常的业务模式。但仍然建议运输企业若存在相关资金返还的行为，最好能够与司机、托运企业签署书面说明，对资金为何发生返还的原因予以确认。

（五）未造成国家增值税款损失不构成虚开

从增值税原理和计算方法说明行为人未造成国家税款损失。根据增值税相关规定，发生销售行为的，产生增值税纳税义务。由于增值税是链条税，每个环节的销售方都需要就本环节销售额全额确认销项税额，由此会导致每个环节销售方确认的销项税额都包含了上一环节销售方已经确认的销项税额，产生重复征税问题。因此，税法赋予增值税纳税人抵扣权，即允许销售方在确认本环节销项税额的同时，抵扣上一环节销售方已经确认的销项税额。因此，即使运输企业在交易

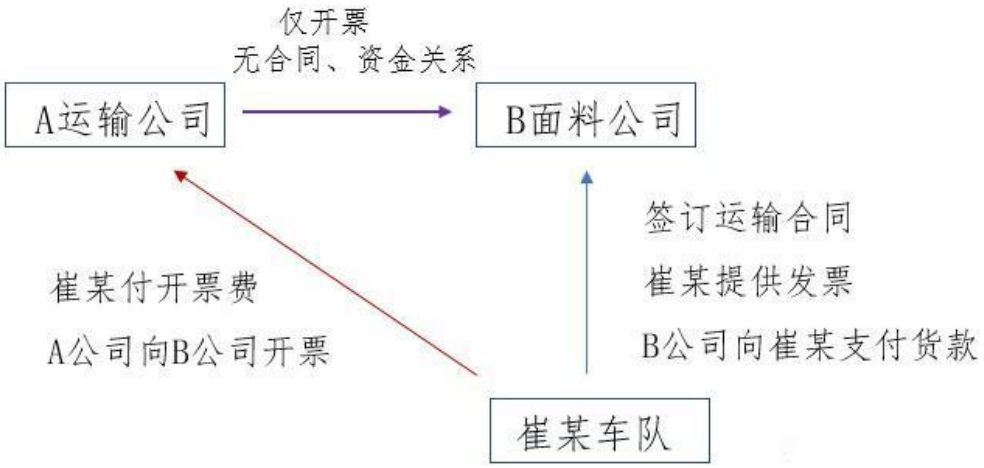
中搭建网络货运平台，让运输企业的挂靠车主在平台注册后承接运输任务，只要每一环节的开票方都在开具发票的同时足额缴纳了增值税，并不会导致税款造成损失，多方交易结构并不能作为涉嫌虚开的理由。

综上，即使存在挂靠经营、如实代开等情况，行为人在开具发票后，若能够按期、如实申报缴纳增值税，且其据以抵扣增值税进项税额的发票，在自身环节不会造成任何税款的损失。此外，需要注意的是，在计算是否存在国家税款损失之时，还应将获得的政府财政返还排除之外。

（六）实案解析：让他人为自己如实代开发票再审无罪案

1、基本案情

崔某经营车队与B面料公司签订货物运输承揽合同，负责为B公司运送货物，赚取运费。B公司与崔某结算运费时，需要崔某提供增值税专用发票，崔某通过中间人介绍联系到A运输公司，根据崔某实际提供的运输服务，以A运输公司名义为B面料公司开票，崔某直接按照票面金额的4.6%支付开票费。开受票方A、B两公司之间未签订合同，也无资金往来。



本案一审、二审法院均以“崔某在与A运输公司之间无实际运输业务的情况下，多次让该公司为自己开具用于抵扣税款的运输发票，致使国家税款被非法抵扣，造成税款损失，虽系进行了实际经营活动，但让他人为自己虚开用于抵扣税款发票，行为已构成虚开用于抵扣税款发票罪，应当追究刑事责任”，裁判结果为判三缓三。

2、再审改判无罪

再审法院认为：

（1）具有骗取抵扣税款的故意应当是虚开犯罪的构成要件。

虚开用于抵扣税款发票应当是指以骗取抵扣税款为目的，有为他人虚开、为自己虚开、让他人为自己虚开、介绍他人虚开行为之一的。法发〔1996〕30号司法解释，是针对1995年全国人大常委会的决定制定的，1997年《刑法》修订实施之后，已经明确将该决定内容纳入刑法的内容，对本罪的理解和认定应适用修订后刑法的规定。从刑法的具体条文来看，具有骗取抵扣税款的故意应当是认定此类犯罪的构罪要件，最高法也曾通过多种形式对此类犯罪应如何认定进行了指导。法研〔2015〕58号复函是最高院对此类犯罪应当如何认定进一步指导和明确。

（2）不具有骗取税款主观故意的如实代开行为，与具有骗税故意的无货虚开行为有本质不同，在刑法上作同等评价不符合虚开犯罪的立法本意。

没有骗税目的的找他人代开发票行为与以骗税为目的的虚开犯罪行为的社会危害性不可相提并论，因此，在不能证明被告人有骗取

抵扣税款或帮助他人骗取抵扣税款故意的情况下，仅凭找其他公司代开发票的行为就认定构成此类犯罪不符合立法本意，也不符合主客观相一致原则和罪责刑相适应原则。

（3）如实代开发票情形下，开票方足额申报缴纳税款，受票方抵扣税款未造成国家税款损失。

原审认定崔某进行了实际经营活动，又认定崔某无运输业务虚开，而崔某通过A公司开具的发票，实际由B公司抵扣，并非崔某个人抵扣，无证据证明抵扣税款造成了国家税款损失。原判认定崔某非法抵扣自相矛盾。

3、案例启示：如实代开情形下，应注重留存证明交易真实性的完整证据链

（1）如实代开情形下，开票方多享受一定的财政返还，利用税率差赚取一定的开票费。即便如此，也应回归是否有真实交易本质，从完整的交易链条判定是否有真实货物交易，对如实代开的不宜认定为虚开。

（2）企业应留存确能证明为“如实代开”的完整证据链。例如，车队为B公司提供运输服务，由A公司为B公司代开发票。此时，B公司在接受A公司开具的发票时，每份发票实际对应的由哪些车辆运输，运输货物的过磅单、运费结算单等，应能够与发票形成完整的证据链，证明所接受的发票均为如实代开。一旦被指控虚开立案，无论是受票企业还是实际提供服务的个人，均应以发票作为依据，逐票梳理对应证明资料，以证实对应交易均真实发生。

（3）企业存在多开、虚开情形的，注意可能构成虚开。部分受票企业通过虚增货物吨数，虚增发票数量、金额，要求开票方开具，开票方若未尽核实义务，双方仍可能构成虚开犯罪。

八、2024 年物流运输行业税务合规管理建议

（一）企业加强税收政策学习，提高纳税遵循度

毋庸置疑，物流运输行业发展在总结经验的基础上不断前进，但从无车承运到网络货运，这种新型交通运输业务已经经过了八年多的探索、发展与改革，一些不规范现象仍然没有根治，运输企业、网络货运平台仍有大案、要案曝光，其中因业务不合规、对税法缺乏理解导致风险爆发的情况仍在存在。因此，对于物流运输行业的经营主体来说，应当建立健全物流运输行业税收政策库，通过梳理政策加深对业务的理解，定期开展业务与税法融合的培训，提高全员的纳税遵循度，邀请税法专家对新政策解析，精选典型案例分享，引以为鉴或引以为戒。

（二）建立物流运输行业税务合规管理组织

运输企业、网络货运平台企业应当组建合规法务部门，设置税务合规官，确保做到重大交易事项均有法律专业人士进行审查，并由法务部门与业务、财务部等部门定期开展物流运输行业的涉税风险防范培训，以便业务等部门在开展业务时，能够避免涉税风险。如果运输企业、网络货运平台难以设立税务合规官甚至无法组建内部法务团队，则聘请专业税务人士与其进行合作，确保税务合规。

（三）构建物流运输行业税务合规管理制度

1、事前考察交易主体，确保运输业务真实

运输企业、网络货运平台取得进项票、成本票，均应当严守业务真实的底线。审慎选择交易对手方，考察其是否存在实体经营、有无重大税收违法等情形，确保企业能够取得合法有效的扣除凭证，且相应凭证均有真实的交易为基础。

2、事中留存交易资料，规范业务流程

（1）对于网络货运平台而言，其税务风险集中在虚开方面，而虚开增值税专用发票的核心问题在于业务的真实性。由于交通运输属于服务业，不像货物买卖可以以真实货物为证据，服务完成后就归于消灭，只能通过证言和一些证据资料佐证服务的真实性。这就要求网络货运平台必须严加审查托运方和承运方提供的资料并做好留存，做好形式审查工作，以证明自身主观上的善意。对于风险业务，一律不开票。例如，业务明显已经发生完成的，开票属于后补；业务资料存在明显篡改迹象的；司机的真实身份存疑，无法核实的。

在规避资金回流方面，网络货运平台应当与托运方核实其是否存在定金返还、垫付运费的情形，如果存在，则应当做好资料留存以解释其合理性，例如让司机出具返还定金、垫付款的证明，并确保能够联系到该司机说明情况等。但须注意的是，一些税务机关会对资金回流的处理比较严苛，可能无法完全排除补税风险，但存在真实运输服务，且“三流一致”，可以规避虚开的刑事风险。

（2）对于运输企业而言，现阶段运输企业可以通过将网络货运

平台加入链条的形式取得发票，但要注意如下几个问题：运输企业和个体司机应当先加入平台，后依托平台开具业务；运输企业和个体司机之间避免直接结算运费，一律走平台流程；如果存在定金的收取，应当留存好收取定金的依据、返还定金的依据，并且在相关票据上注明司机的身份、车辆信息、联系方式等。如果运输企业需要从个体司机处取得成品油发票、过路费发票等，应当事先向其说明有关发票开具的形式，并确保其真实性。

3、事后积极开展自查工作，排查涉税风险

税务合规制度最终要形成一个闭环。除了事前防范、开展业务时规范业务流程外，事后对风险的排除与化解也同样重要。企业应重视对自身业务的检查，定期开展自查工作。企业结合自身情况从如下几个方面进行检查，如业务是否具有真实性、是否按照交运规〔2019〕12 号的规定记录实际承运人、托运人的用户注册信息、身份认证信息、服务信息、订单日志、网上交易日志、款项结算、含有时间和地理位置信息的实时行驶轨迹数据等交易信息，资金收付是否存在回流、票货是否一致、完税情况等方面。对有风险的历史业务造成少缴税款的，建议积极与税务机关进行沟通，及时进行补税申报。

（四）启动物流运输行业涉税风险应对机制

1、借助外部税务专业人士力量，妥善化解各类税务风险

前已述及，近年来随着我国道路运输行业的改革发展，许多运输企业已经出现了以挂靠、转包、网络货运等模式进行开展运输业务的现象。运输企业名下无自有车辆情况实属常见，加之资金存在异常或

回流的表征，极有可能被定为虚开。但是并不意味着涉案企业必然从事了虚开的违法犯罪活动，这与道路运输行业的经营模式有关联，应当结合税法的规定，对相关模式的合理性、合法性予以检讨。此时专业税务律师的作用凸显，可以从税法角度论证开、受票行为的税务合规性，通过深入研究案情提出涉案企业的行为不构成税法上的虚开；结合行为人的主客观两个层面论证其开、受票行为刑事合法性，不能排除合理怀疑的细节，为即便不完全合规但亦不足以认定为虚开提供有效辩护。无论处于稽查、行政、刑事哪一个环节，涉案企业均应积极应对，妥善处理涉税风险，防范涉税风险蔓延扩大化。

2、主动申请合规整改，争取合规不起诉

企业刑事合规程序，是响应中央“六稳六保”政策，对于经营状况、发展前景良好的企业，通过合规整改引导其走上合法合规经营的道路，对企业及其负责人依法不起诉，降低企业违法犯罪带来的损害，减少对当地经济发展的影响。截至目前，已有运输企业在与某网络货运平台没有真实承运业务往来的情况下，以支付手续费让平台为其虚开增值税发票用于抵扣税款，构成虚开增值税专用发票罪。最终，经过合规整改换取了检察机关的不起诉决定。因此，当物流运输企业因税务不合规行为被认定为涉税犯罪，无法在税务稽查、行政复议、诉讼、公安侦查阶段化解矛盾，企业亦可以申请合规整改，争取检察机关的不起诉决定。