



GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN THUẾ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG ĐỐI VỚI XĂNG, DẦU

TẠ XUÂN TÙNG

Xăng, dầu là mặt hàng chiến lược quan trọng, có tác động trực tiếp tới nhiều ngành sản xuất cũng như đời sống người dân. Sự biến động giá của các mặt hàng xăng dầu có ảnh hưởng đến lạm phát, sự ổn định kinh tế vĩ mô. Giá xăng dầu được cấu thành bởi nhiều yếu tố, trong đó có thuế bảo vệ môi trường. Thời gian gần đây, trước sự biến động giá xăng, dầu thế giới, thuế bảo vệ môi trường được sử dụng là một công cụ thuế hữu hiệu trong việc điều tiết giá xăng dầu. Bài viết đánh giá tác động của thuế bảo vệ môi trường đối với xăng, dầu và kiến nghị một số giải pháp hoàn thiện thuế bảo vệ môi trường đối với xăng, dầu trong thời gian tới.

Từ khóa: Giải pháp, thuế bảo vệ môi trường; xăng, dầu, mỡ nhờn

SOLUTIONS TO IMPROVING ENVIRONMENTAL PROTECTION TAXES ON GASOLINE AND OIL

Ta Xuan Tung

Gasoline and oil are strategic commodities that directly impact various industries as well as the daily lives of people. Fluctuations in the prices of gasoline and oil have substantial impact on inflation and the overall economic stability. The price of gasoline and oil is influenced by several factors, including environmental protection taxes. In recent years, faced with the volatility of global gasoline and oil prices, environmental protection taxes have been utilized as an effective tax tool to regulate gasoline and oil prices. This article evaluates the impact of environmental protection taxes on gasoline and oil and proposes solutions to improve environmental protection taxes on gasoline and oil in the near future.

Keywords: Solutions, environmental protection taxes, gasoline, oil, grease

Ngày nhận bài: 17/11/2023

Ngày hoàn thiện biên tập: 24/11/2023

Ngày duyệt đăng: 01/12/2023

Thực trạng thuế bảo vệ môi trường đối với xăng, dầu, mỡ nhờn

Thuế bảo vệ môi trường (BVMT) là loại thuế gián thu, thu vào sản phẩm, hàng hóa khi sử dụng gây tác động xấu đến môi trường. Chi phí thuế BVMT được chuyển vào giá thành sản phẩm, hàng hóa thuộc đối tượng chịu thuế và người tiêu dùng là người cuối cùng chịu thuế BVMT.

Luật Thuế BVMT quy định cụ thể các sản phẩm, hàng hóa thuộc đối tượng chịu thuế BVMT, trong đó

có xăng, dầu, mỡ nhờn bao gồm: xăng (trừ etanol); nhiên liệu bay; dầu diesel; dầu hỏa; dầu mazut; dầu nhờn; mỡ nhờn. Luật Thuế BVMT cũng quy định Biểu khung thuế đối với các hàng hóa thuộc đối tượng chịu thuế, trong đó quy định khung thuế đối với xăng, dầu, mỡ nhờn như sau: xăng là 1.000 - 4.000 đồng/lít; nhiên liệu bay là 1.000 - 3.000 đồng/lít; dầu diesel là 500 - 2.000 đồng/lít; dầu hỏa, dầu mazut, dầu nhờn là 300 - 2.000 đồng/lít; mỡ nhờn là 300 - 2.000 đồng/kg. Đồng thời, Luật thuế BVMT quy định giao Ủy ban Thường vụ Quốc hội căn cứ vào Biểu khung thuế BVMT để quy định mức thuế cụ thể đối với từng loại hàng hóa chịu thuế bảo đảm các nguyên tắc phù hợp với chính sách phát triển kinh tế - xã hội của Nhà nước trong từng thời kỳ và được xác định theo mức độ gây tác động xấu đến môi trường của hàng hóa.

Căn cứ thẩm quyền được giao, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 ngày 26/9/2018 (có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2019), trong đó quy định mức thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn bằng mức trần của Biểu khung thuế (trừ dầu hỏa), cụ thể: xăng là 4.000 đồng/lít; nhiên liệu bay là 3.000 đồng/lít; dầu diesel, dầu mazut, dầu nhờn là 2.000 đồng/lít; dầu hỏa là 1.000 đồng/lít; mỡ nhờn là 2.000 đồng/kg.

Việc quy định mức thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn ở mức trần trong khung thuế (trừ dầu hỏa) theo quy định tại Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 đã góp phần nâng cao nhận thức trong việc BVMT, hạn chế việc sử dụng nhiên liệu hóa thạch, từ đó góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường.

Tuy nhiên, từ đầu năm 2022 trở lại đây do sự biến động mạnh của giá xăng dầu thế giới, mức thuế



BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn đã có 4 lần điều chỉnh giảm (theo Nghị quyết số 13/2021/UBTVQH15 ngày 31/12/2021; Nghị quyết số 18/2022/UBTVQH15 ngày 23/3/2022; Nghị quyết số 20/2022/UBTVQH15 ngày 06/7/2022; Nghị quyết số 30/2022/UBTVQH15 ngày 30/12/2022). Hiện nay, mức thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn đang thực hiện theo Nghị quyết số 30/2022/UBTVQH15 ngày 30/12/2022, trong đó quy định xăng (trừ etanol) là 2.000 đồng/lít; nhiên liệu bay là 2.000 đồng/lít; dầu diesel là 2.000 đồng/lít; dầu hỏa là 600 đồng/lít; dầu mazut là 1.000 đồng/lít; dầu nhờn là 1.000 đồng/lít; mỡ nhờn là 1.000 đồng/kg. Từ ngày 01/01/2024, mức thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn thực hiện theo quy định tại Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 ngày 26/9/2018 về bằng mức trần trong Biểu khung thuế (trừ dầu hỏa).

Việc điều chỉnh linh hoạt mức thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn thời gian qua đã đem hiệu quả và có tác động tích cực đối với doanh nghiệp, người dân và toàn xã hội thể hiện:

Thứ nhất, là giải pháp linh hoạt, hiệu quả góp phần trực tiếp hạn chế sự gia tăng của giá bán lẻ xăng dầu trong nước, từ đó góp phần làm giảm chỉ số giá tiêu dùng (CPI), góp phần thực hiện mục tiêu kiểm soát lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, đảm bảo an sinh xã hội phù hợp với chủ trương, chính sách phát triển kinh tế - xã hội của Đảng và Nhà nước trong từng giai đoạn.

Thứ hai, góp phần hỗ trợ, giúp giảm chi phí trực tiếp của người dân trong việc tiêu thụ xăng dầu, từ đó góp phần giảm các chi phí gián tiếp từ việc tiêu dùng các sản phẩm khác, góp phần nâng cao đời sống của người dân; đồng thời góp phần giảm chi phí sản xuất, hạ giá thành sản phẩm, giúp doanh nghiệp tăng khả năng phục hồi và mở rộng sản xuất, kinh doanh sau dịch COVID-19, cũng như góp phần bình ổn thị trường xăng dầu trong nước trước biến động khó lường của giá xăng dầu thế giới.

Tuy thực hiện chính sách giảm mức thuế nhưng số thu từ thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn vẫn là nguồn thu chủ yếu trong tổng số thu thuế BVMT. Giai đoạn 2016-2019 (giai đoạn chưa thực hiện điều chỉnh mức giảm mức thuế), số thu thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn, bình quân trên 97% so với tổng số thu thuế BVMT. Đến giai đoạn 2020 - 2023, giai đoạn thực hiện giảm mức thuế BVMT đối với xăng dầu thì số thu thuế BVMT đối với xăng dầu vẫn chiếm tỷ trọng cao trong tổng thu thuế BVMT, bình quân khoản 95,9% tổng số thu thuế BVMT.

Bên cạnh những kết quả đạt được, quy định về thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn cũng có một số hạn chế, bất cập cần được nghiên cứu sửa đổi cho

phù hợp với thực tiễn hiện nay, cụ thể như sau:

Thứ nhất, thuế BVMT là khoản thu đối với hàng hóa khi sử dụng gây ô nhiễm môi trường nhằm mục tiêu hạn chế việc sản xuất, nhập khẩu những hàng hóa này để góp phần BVMT. Do đó, việc liên tục thực hiện giảm mức thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn thời gian qua là chưa phù hợp với bản chất, mục tiêu của thuế BVMT, đồng thời làm giảm thu ngân sách nhà nước, cũng như ảnh hưởng đến việc thực hiện cam kết của Chính phủ Việt Nam tại Hội nghị thượng đỉnh về biến đổi khí hậu của Liên hợp quốc lần thứ 26 (COP26) về đạt mức phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050.

Thứ hai, theo Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 ngày 26/9/2018 thì mức thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn ở bằng mức trần trong Biểu khung thuế (trừ dầu hỏa). Do đó, trong trường hợp cần điều chỉnh tăng mức thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn để góp phần đảm bảo mục tiêu BVMT của chính sách là rất khó.

Thứ ba, chính sách thuế BVMT hiện hành đối với nhiên liệu hỗn hợp chứa nhiên liệu sinh học và xăng dầu gốc hóa thạch (xăng dầu sinh học) là chưa phù hợp, chưa đủ để thay đổi nhận thức, hành vi tiêu dùng cho người dân để chuyển sang sử dụng xăng dầu sinh học thay thế cho xăng dầu gốc hóa thạch. Hiện nay, Luật thuế BVMT quy định chỉ thu thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn gốc hóa thạch, không thu thuế đối với etanol. Đối với xăng dầu sinh học như xăng E5 (có tỷ lệ 4-5% etanol); xăng E10 (có tỷ lệ 9-10% etanol) thì chỉ tính thu thuế BVMT theo tỷ lệ xăng dầu gốc hóa thạch có trong xăng dầu sinh học. Điều này chưa tạo được sự chênh lệch đủ lớn về giá giữa xăng dầu sinh học và xăng dầu gốc hóa thạch nên chưa có tác động mạnh nhằm khuyến khích việc sản xuất, nhập khẩu và sử dụng xăng dầu sinh học thay thế xăng dầu gốc hóa thạch.

Thứ tư, quy định về thời điểm tính thuế BVMT đối với xăng dầu nhập khẩu để bán (là thời điểm đầu mỗi kinh doanh xăng dầu bán ra) chưa nhất quán với hàng hóa nhập khẩu (là thời điểm đăng ký tờ khai hải quan) dẫn đến công tác hạch toán nguồn thu từ thuế BVMT đối với xăng dầu nhập khẩu là rất khó khăn, chưa động viên kịp thời nguồn thu vào ngân sách nhà nước.

Giải pháp hoàn thiện chính sách thuế bảo vệ môi trường đối với xăng, dầu, mỡ nhờn

Đảng và Nhà nước ta đã đưa ra nhiều chủ trương, quan điểm về BVMT. Cụ thể: Tại Nghị quyết số 136/NQ-CP ngày 25/9/2020 của Chính phủ về đưa ra lộ trình xóa bỏ trợ cấp đối với nhiên liệu hóa thạch đi đôi



với việc rà soát, sửa đổi các loại thuế liên quan; Tại Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ đã đưa ra mục tiêu tổng quát là phát triển hệ thống giao thông vận tải xanh hướng tới mục tiêu phát thải ròng khí nhà kính về “0” vào năm 2050; Tại Quyết định số 896/QĐ-TTg ngày 29/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ đã đưa ra mục tiêu đến năm 2030, đảm bảo tổng lượng phát thải khí nhà kính quốc gia giảm về 43,5%; đến năm 2050, đảm bảo tổng lượng phát thải khí nhà kính quốc gia đạt mức phát thải ròng bằng “0”; Tại Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ đã đưa ra mục tiêu mở rộng phối trộn, sử dụng 100% xăng E5 đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Do đó, để kịp thời tháo gỡ vướng mắc, khó khăn bất cập, chính sách thuế BVMT đối với xăng dầu, thực hiện chủ trương, quan điểm của Đảng và Nhà nước về BVMT, đảm bảo tính minh bạch, đồng bộ của hệ thống pháp luật; đồng thời, thực hiện Chiến lược Cải cách hệ thống thuế đến năm 2030 đối với thuế BVMT, cần thực hiện một số giải pháp hoàn thiện chính sách thuế BVMT đối với xăng dầu trong thời gian tới, như sau:

Về giải pháp ngắn hạn

Theo nhận định của các chuyên gia, trong năm 2024 tình hình thị trường xăng dầu thế giới vẫn còn tiếp tục diễn biến phức tạp, nhiều khả năng giá xăng dầu trong thời gian tới vẫn sẽ tiếp tục biến động khó lường, tiềm ẩn nguy cơ rủi ro đến sự ổn định kinh tế - xã hội cũng như tác động đến thị trường xăng dầu trong nước. Việc mức thuế BVMT đối với xăng dầu tăng về mức trần từ ngày 01/01/2024 sẽ gây ảnh hưởng nhất định đến tâm lý, đời sống sinh hoạt của người dân cũng như hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp, từ đó ảnh hưởng đến lạm phát và sẽ tác động trực tiếp đến ổn định kinh tế vĩ mô, đặc biệt trong bối cảnh nền kinh tế đất nước đang còn đối mặt nhiều khó khăn, nguy cơ tiềm ẩn cao. Do đó, trong ngắn hạn, đề nghị tiếp tục thực hiện mức thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn như đang thực hiện trong năm 2023 theo Nghị quyết số 30/2022/UBTVQH15 ngày 30/12/2022 nhằm góp phần ổn định giá xăng dầu, kiềm chế lạm phát và ổn định kinh tế vĩ mô. Tuy nhiên, chỉ nên thực hiện giải pháp này trong thời gian ngắn khi giá xăng dầu còn biến động cao, phức tạp. Đồng thời, cần tiếp tục theo dõi sát diễn biến giá xăng dầu thế giới, trường hợp giá xăng dầu giảm thì nên kịp thời điều chỉnh mức thuế BVMT phù hợp.

Về giải pháp dài hạn

Về lâu dài cần đảm bảo mục tiêu BVMT của chính sách thuế, theo đó cần thực hiện các giải pháp:

Thứ nhất, đề nghị có bổ sung quy định mức thuế BVMT ưu đãi đối với xăng sinh học ưu đãi hơn để đảm bảo số thuế BVMT phải nộp đối với xăng sinh học thấp hơn số thuế BVMT phải nộp theo cách tính hiện hành; xăng sinh học có tỷ lệ phối trộn etanol càng cao thì áp dụng mức thuế BVMT càng thấp. Từ đó, khuyến khích hơn nữa việc sản xuất, nhập khẩu và sử dụng xăng sinh học theo chủ trương của Đảng và Nhà nước;

Thứ hai, đề nghị rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định về thời điểm tính thuế BVMT đối với xăng dầu nhập khẩu là thời điểm nhập khẩu để nhất quán với hàng hóa nhập khẩu, thuận lợi trong công tác quản lý thuế, tránh thất thu nguồn ngân sách nhà nước.

Thứ ba, đề nghị nghiên cứu sửa đổi khung thuế BVMT đối với xăng dầu hợp lý theo hướng tiệm cận với mức độ gây ô nhiễm môi trường của xăng dầu, từ đó hạn chế việc sử dụng nhiên liệu hóa thạch, góp phần giảm phát thải khí nhà kính, giảm phát thải ròng theo cam kết quốc tế; thuận lợi trong công tác điều hành, phù hợp với xu hướng điều chỉnh tăng thuế đối với các sản phẩm nhiên liệu hóa thạch của các nước để thực hiện cam kết quốc tế về giảm mức phát thải ròng.

Việc nghiên cứu các giải pháp hoàn thiện chính sách thuế BVMT đối với xăng dầu đóng vai trò quan trọng trong việc hoàn thiện chính sách thuế môi trường nói chung. Thuế BVMT hiện hành đối với xăng dầu cần sửa đổi, bổ sung cho phù hợp thực tế, tạo thuận lợi, đơn giản cho người nộp thuế, phù hợp với quan điểm, chủ trương của Đảng và chính sách của Nhà nước về việc cải cách hệ thống thuế. Tuy nhiên, trước bối cảnh nền kinh tế đất nước vẫn còn nhiều khó khăn nên việc đề xuất sửa đổi, bổ sung Luật thuế BVMT cần có đánh giá tổng thể, từ đó đề xuất sửa đổi Luật trong giai đoạn thuận lợi, tránh phản ứng từ các đối tượng bị tác động. Vì vậy, việc hoàn thiện chính sách thuế BVMT đối với xăng dầu trong thời gian tới đòi hỏi cần có các giải pháp ngắn hạn và lâu dài, nhằm đảm bảo chính sách khi ban hành phù hợp với từng thời kỳ. 

Tài liệu tham khảo:

1. Quốc hội (2010), Luật thuế BVMT số 57/2010/QH12;
2. Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 ngày 26/9/2018, Nghị quyết số 13/2021/UBTVQH15 ngày 31/12/2021, Nghị quyết số 18/2022/UBTVQH15 ngày 23/3/2022, Nghị quyết số 20/2022/UBTVQH15 ngày 06/7/2022, Nghị quyết số 30/2022/UBTVQH15 ngày 30/12/2022;
3. Chính phủ, Nghị định số 67/2011/NĐ-CP ngày 08/8/2011, Nghị định số 69/2012/NĐ-CP ngày 14/9/2012;
4. Bộ Tài chính, Báo cáo nghiên cứu, rà soát Luật thuế BVMT.

Thông tin tác giả:

Tạ Xuân Tùng, Cục Quản lý, giám sát chính sách thuế, phí, lệ phí (Bộ Tài chính)

Email: taxuantung@mof.gov.vn