

Làm gì để kiểm soát nhập khẩu?

HOÀNG VĂN DỤ

Một số vấn đề về nhập khẩu lậu

Hiện nay, mỗi năm nước ta có khoảng 300 - 400 nghìn tấn đường được nhập lậu từ Thái Lan, Ấn Độ... vào Việt Nam dưới nhiều phương thức, thủ đoạn khác nhau, chiếm tới 30% sản lượng đường tiêu thụ trong nước. Một số doanh nghiệp nhập khẩu (DNNK) lợi dụng kẽ hở trong chính sách tạm nhập tái xuất đã sử dụng chiêu bài tạm nhập đường để xuất sang nước thứ ba, nhưng khi giá đường trong nước lên cao lại không "tái xuất" mà tìm cách tiêu thụ trong nước. Thậm chí, nhiều doanh nghiệp nhập hàng về nhưng không làm được thủ tục tái xuất, chi phí lưu kho lớn nên đã bỏ hàng và biến nhiều cảng thành bãi rác. Theo thống kê, toàn bộ các cảng trên địa bàn TP. Hải Phòng có hơn 20.000 TEU hàng, trong đó, hơn 1.000 container là hàng thịt, nội tạng đông lạnh, chủ yếu là hàng tạm nhập chờ tái xuất - được xếp vào hàng tồn đọng nằm "đắp chiếu" trong kho từ vài tháng nay.

Những ngày gần đây, dư luận xã hội lại càng bức xúc về vấn đề tạm nhập, tái xuất để nhập lậu làm rối loạn thị trường, Nhà nước thì thất thu thuế. Theo đánh giá của Bộ Tài chính, tình trạng tạm nhập tái xuất diễn ra ở hầu hết các mặt hàng. Đặc biệt là đối với mặt hàng xăng dầu. Một số doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu đã tận dụng kẽ hở trong chính sách tạm nhập, tái xuất để chuyển thành hàng tiêu thụ nội địa kiếm lời... Qua số liệu thống kê cho thấy, PVOil, SaigonPetro, Petimex, Petec, Dầu khí Mê-kong... đều không tái xuất xăng dầu tạm nhập với số lượng cực lớn. Còn với hàng đã tái xuất,



Việc "neo" tỷ giá ảnh hưởng đến các doanh nghiệp nhập khẩu.

việc thẩm lậu hàng nghìn tấn xăng dầu trở ngược lại Việt Nam vẫn diễn ra, gây nhiễu loạn thị trường.

Cũng theo thống kê chính thức thì tính từ năm 2009 đến hết tháng 6/2012, các doanh nghiệp đã tạm nhập gần 10 triệu tấn xăng dầu, nhưng lại chỉ tái xuất có hơn 8 triệu tấn. Số xăng dầu tạm nhập mà không tái xuất còn tồn tới hơn 1,98 triệu tấn (trị giá 1,4 tỷ USD). Đơn cử như trong hơn 3 năm qua, SaigonPetro không tái xuất dầu diezen tới 83% lượng tạm nhập và 100% đối với xăng tạm nhập. Riêng năm 2011, khoảng 14,4 nghìn tấn xăng và dầu diezen đã tạm nhập nhưng rất cuộc, không tái xuất giọt nào. Doanh nghiệp đầu mối lớn thứ hai trên cả nước là PVOil cũng không tái xuất tới 97% xăng, 84% dầu mazut và 67% dầu diezen so với lượng đã tạm nhập. Tính tổng hợp các loại hàng xăng dầu thì doanh nghiệp này chỉ tái xuất từ 25-33% mỗi năm so với lượng tạm nhập. Năm 2011, đơn vị này còn giữ lại toàn bộ 8

nghìn tấn xăng và trước nữa, năm 2009, cũng không tái xuất toàn bộ 6,7 nghìn tấn xăng đã tạm nhập. Hay như Công ty Vận tải Thủy bộ Hải Hà cũng tồn khoảng 96% dầu diezen, 100% xăng tạm nhập; Nam Viet Oil cũng lưu hàng tạm nhập mà không tái xuất tới 86% đối với xăng, 72% dầu mazut, 49% dầu diezen.

Trước đó, Hải quan TP. HCM đã ghi nhận nhiều trường hợp chuyển một phần xăng dầu tạm nhập thành kinh doanh nội địa, có khi 60% lô hàng, lúc tăng lên 80% và thậm chí có lúc đem bán trong nước nguyên cả lô hàng. Sức khỏe là vốn quý nhất, nhưng hiện nay, số sản phẩm phụ gia thực phẩm (PGTP) được sản xuất trong nước mới chỉ chiếm khoảng 5-10% tổng lượng PGTP tiêu thụ trên thị trường, hơn 90% còn lại phải nhập khẩu. Trong số này, chỉ một số ít PGTP nhập khẩu chính ngạch, còn lại là... nhập lậu (đến 70%).

Vấn đề nhập lậu thì ở đâu cũng có, nhưng nhập với số lượng lớn

và có tổ chức thì ít xảy ra như ở Việt Nam. Vậy nguyên nhân nào dẫn đến việc nhập lậu như hiện nay?

Nguyên nhân nhập lậu

Bài toán kiểm soát nhập khẩu là việc làm của tất cả các nước trên thế giới và Việt Nam cũng không ngoại lệ, nhưng do nhiều nguyên nhân ý kiến cho việc kiểm soát nhập lậu của chúng ta vừa khó khăn, vừa khó đạt được mục tiêu đề ra và gây nhức nhối cho xã hội.

Theo đại diện một cơ quan quản lý thì: “Nguyên nhân chính của việc hàng tạm nhập tái xuất gây nguy hại đến thị trường trong nước là do cơ chế chính sách còn nhiều sơ hở và hầu như tất cả các nước đều có danh mục kinh doanh hàng tạm nhập tái xuất, còn Việt Nam chưa có. Đặc biệt, Việt Nam cho phép kinh doanh tạm nhập tái xuất cả những chất mà thế giới cấm như: ắc quy chì đã qua sử dụng, hàng điện tử đã là phế liệu... Hàng tái xuất chủ yếu đi ra bằng lối mòn, lối mở chứ không phải là các cửa khẩu chính, cửa khẩu quốc gia nên khó khăn trong việc kiểm soát của các cơ quan chức năng”.

Có thể khẳng định, tình trạng nhập lậu vẫn diễn ra là do hệ thống pháp luật nói chung và chống nhập lậu nói riêng còn quá bất cập, không theo kịp bước tiến chung của xã hội. Cụ thể, Nghị định số 12/2006/NĐ-CP ngày 23/1/2006 quy định chi tiết thi hành Luật Thương mại về hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế và các hoạt động đại lý mua, bán, gia công và quá cảnh hàng hóa với nước ngoài. Tuy nhiên, sau 6 năm ban hành, việc thực thi những vấn đề về hoạt động xuất nhập khẩu, tạm nhập, tái xuất, ủy thác, đại lý phân phối, gia công, quá cảnh theo Nghị định 12/2006/NĐ-CP đã bộc lộ nhiều bất cập, nhưng không sửa đổi bổ sung ngay.

Kể từ năm 2006 đến nay, đã có khá nhiều văn bản có hiệu lực

pháp lý cao hơn Nghị định được ban hành, trong đó có các quy định liên quan đến xuất nhập khẩu hàng hóa như Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật 2006; Luật Hóa chất; Luật Chất lượng, sản phẩm hàng hóa (năm 2007)...; Chính phủ cũng đã ban hành rất nhiều nghị định như Nghị định về kinh doanh sản xuất phân bón; Nghị định số 40/2008/NĐ-CP quy định sản xuất kinh doanh rượu; Nghị định 84/2009/NĐ-CP về kinh doanh xăng dầu; Nghị định số 109/2010/NĐ-CP về kinh doanh xuất khẩu gạo và các nghị định khác liên quan đến các lĩnh vực ngoại thương. Nhưng do sự phức tạp, chồng chéo của hệ thống văn bản, cơ chế phối hợp thực thi giữa các bộ, ngành hữu quan thiếu chặt chẽ, không nhất quán nên những lỗ hổng trong cơ chế quản lý dễ bị lợi dụng. Các quy định hiện hành của Nghị định số 12/2006/NĐ-CP khó có thể đảm bảo được vai trò đầu mối cho sự thống nhất về cơ chế quản lý hoạt động xuất nhập khẩu đối với tất cả các mặt hàng.

Ngoài ra, một số quy định của Nghị định 12 về phân công trách nhiệm quản lý chuyên ngành đã không còn phù hợp, có nhiều văn bản pháp luật chuyên ngành điều chỉnh một số mặt hàng đặc thù nên các danh mục hàng hóa ban hành kèm theo Nghị định có nhiều điểm không còn phù hợp.

Đơn cử như thời hạn lưu trú của hàng tạm nhập tái xuất là 180 ngày nên DNNK đã lợi dụng thời gian này để chuyển mục tiêu của hàng nhập. Cụ thể, do chênh lệch thuế nhập khẩu đối với mặt hàng xăng dầu trong 8 tháng đầu năm rất lớn (tăng từ 0% lên 12% hiện nay), nên nếu doanh nghiệp chuyển trái phép mặt hàng này từ tái xuất sang tiêu thụ nội địa thì lợi nhuận thu được sẽ rất cao.

Thêm nữa, do chính sách thuế thay đổi nhanh, ví dụ, thời điểm hiện tại, thuế nhập khẩu xăng là

12% nhưng doanh nghiệp lại tồn những lô tạm nhập mà chưa thanh khoản ở thời điểm đầu năm thuế 0%, nay chuyển tiêu thụ nội địa, doanh nghiệp sẽ báo thanh khoản lô xăng dầu nhập ở thời điểm thuế 0% để tiêu thụ trong nước.

Cũng do những lỗ hổng trong quản lý nên các doanh nghiệp vẫn lách luật được bởi thuế nhập khẩu xăng dầu thời gian qua tăng trong thời gian rất ngắn. Kể từ tháng 3 đến tháng 7/2012, trung bình 10-15 ngày, thuế tăng một lần; một tháng, thuế tăng 2 lần với chênh lệch 2-6%. Vì vậy, doanh nghiệp vừa nhập xăng dầu theo hình thức tạm nhập tái xuất nhưng chưa đầy 30 ngày sau, đã có thể xin chuyển sang tiêu thụ nội địa và hưởng lợi chênh lệch thuế tăng lên trong thời gian này mà không lo bị phạt vì chậm nộp thuế. Doanh nghiệp còn thực hiện chiêu, khi thuận lợi, có thể rút xăng dầu vốn có mục đích là tạm nhập tái xuất ra tiêu thụ nội địa rồi sau đó, nhập bù sau, hoặc khai bổ sung chuyển đổi loại hình từ tạm nhập tái xuất sang nhập tiêu thụ nội địa.

Về lĩnh vực và nguyên nhân nhập lậu có thể kể cả ngày không hết, trên đây chỉ nêu một vụ việc để minh họa.

Cần làm gì để quản lý nhập khẩu?

Thiết nghĩ, muốn quản lý nhập khẩu hiệu quả và hạn chế tối đa mức nhập lậu thì các cơ quan quản lý phải rà soát lại các văn bản pháp luật liên quan đến vấn đề nhập khẩu để sửa đổi, bổ sung, thay thế cho phù hợp, như việc, Bộ Công Thương đang tiến hành sửa đổi trực tiếp các quy định liên quan tại Nghị định 12/2006/NĐ-CP; Các chế tài của pháp luật phải nghiêm minh; mặt khác nên xem xét thuế suất nhập khẩu hợp lý và theo hướng giảm thuế nhập khẩu ngang bằng với các nước, nhất là các nước trong khu vực. ♦