

Giá xăng Việt Nam: 'Bị đánh thuế tiêu thụ đặc biệt và bảo vệ môi trường là không hợp lý'

BBC News

07/3/2022



Nguồn hình ảnh, Getty Images

Chụp lại hình ảnh,

Giá xăng Việt Nam đang chịu mức thuế gần 38%

"Vừa áp thuế tiêu thụ đặc biệt và thuế bảo vệ môi trường đối với mặt hàng xăng dầu là không hợp lý", Tiến sĩ Phạm Thế Anh, Kinh tế trưởng từ Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế và Chiến lược Việt Nam (VESS) nói với BBC News Tiếng Việt.

Sau 6 lần liên tục tăng giá từ tháng 12/2021 đến nay, lần gần nhất vào ngày 01/03 thì giá xăng RON 95 ở Việt Nam gần 27.000 đồng một lít. So với cùng thời điểm vào năm 2021, giá xăng ở Việt Nam đã tăng từ 40-50%.

'Chịu đựng được'?

Mỗi lít xăng RON 95 bán ra ở Việt nam đang 'cồng' 44% thuế và phí, có gần 37,5% là thuế và 6,5% là phí.

4 loại thuế bao gồm thuế giá trị gia tăng (VAT): 10% (tính trên giá bán), thuế nhập khẩu: 10% (trên giá nhập tại cảng), thuế tiêu thụ đặc biệt: 10% (trên giá nhập tại cảng), thuế bảo vệ môi trường (3.800 đồng đối với RON 92, 4.000 đồng đối với RON 95, dầu diesel là 2.000 đồng...

Ngoài ra chưa kể các loại phí khác gồm phí kinh doanh định mức, lợi nhuận định mức, trích lập quỹ bình ổn, lợi nhuận doanh nghiệp...

Bộ Tài chính Việt Nam [cho biết](#) xăng dầu không nằm trong nhóm được giảm thuế từ 10% xuống 8% trong năm 2022.

Theo [VTV](#), ngày 21/02/2022, Bộ Tài chính Việt Nam cho rằng giá xăng Việt Nam "phù hợp với thông lệ quốc tế cũng như thực tiễn của Việt Nam."

"Qua theo dõi giá xăng dầu tại một số quốc gia, giá xăng dầu của nước ta hiện đang thấp hơn so với mặt bằng chung của nhiều nước trong khu vực", VTV dẫn lời Bộ Tài chính Việt Nam.

Ngày 25/02/2022, so sánh với giá xăng dầu trên thế giới, Phó thủ tướng Việt Nam Lê Minh Khái cho rằng ["giá xăng trong nước tăng thấp hơn khu vực và ở mức chịu đựng được, thấp hơn các nước trong khu vực"](#).

Tuy nhiên, Tiến sĩ Phạm Thế Anh cho rằng "giá xăng Việt Nam không thấp so với thế giới" và hiện đang là gánh nặng lớn đối với người dân và doanh nghiệp nhất là khi giá

xăng dầu sẽ còn nhiều biến động từ cuộc chiến tranh Ukraine khiến giá dầu thô thế giới liên tục lập đỉnh.

'Trung bình cao của thế giới'



Nguồn hình ảnh, Getty Images

Chụp lại hình ảnh,

Tiến sĩ Thế Anh cho rằng giá xăng ở Việt Nam không phải là thấp trên thế giới

Tiến sĩ Thế Anh cho rằng giá xăng nhập khẩu ở các nước là tương đối giống nhau, chênh lệch không đáng kể, giá tiêu dùng cuối cùng cao hay thấp chủ yếu là do mức thuế phí mà các nước áp lên mặt hàng xăng dầu.

"Giá xăng ở Việt Nam không phải là thấp trên thế giới. Có thể thấp hơn một số nước và cao hơn nhiều nước, ngay cả trong các nước trong khu vực. Giá xăng Việt Nam có thể thấp hơn đôi chút so với Trung Quốc, Thái Lan, Lào nhưng cao hơn một chút so với Campuchia và cao hơn rất nhiều so với giá xăng của Malaysia hay của Indonesia."

Theo Tiến sĩ Thế Anh thì nếu tính theo tương quan với thu nhập, thì Việt Nam ở trong nhóm vừa có thu nhập thấp vừa có giá xăng cao. Do xăng dầu là hàng hóa gần như không thể thay thế, điều này có nghĩa là những nước có thu nhập thấp như Việt Nam thì người dân sẽ phải chi trả phần lớn hơn thu nhập của họ cho xăng dầu.

"Nếu chúng ta so sánh ở mức trung bình của thế giới thì giá xăng ở Việt Nam ở mức trung bình cao. Việc áp dụng mức thuế gần 38% đối với một nước có khai thác dầu mỏ và có mức thu nhập tính theo đầu người ở mức trung bình thấp như Việt Nam thì giá xăng như vậy là cao".

"Nếu so sánh với những nước có thu nhập bình quân đầu người khoảng như của Việt Nam như 3.000 đôla/năm thì mức giá xăng thì tương đối cao. Nếu so sánh ở như ở Mỹ, Nga các nước Trung Đông, Malaysia hay Indonesia thì giá xăng ở Việt Nam cao hơn rất nhiều", Tiến sĩ Thế Anh nhận định.

Ngày 03/03/2022, Bộ Tài chính Việt Nam [đề xuất](#) giảm thuế môi trường 1.000 đồng/lít đối với xăng, tuy nhiên mức giảm này bị cho là ít, không thấm vào đâu.

'Đánh thuế không hợp lý'



Nguồn hình ảnh, Getty Images

Chụp lại hình ảnh,

Xăng đang vừa chịu hai loại thuế là tiêu thụ đặc biệt và bảo vệ môi trường

Theo [Luật thuế tiêu thụ đặc biệt số 27/2008/QH12](#) của Việt Nam thì hàng hóa chịu thuế tiêu thụ đặc biệt gồm: thuốc lá, rượu, rượu bia, xe ô tô, xe mô tô, xăng các loại...và mức thuế này dành cho xăng hiện nay là 10% (trên giá nhập tại cảng).

Tiến sĩ Thế Anh cho rằng xăng dầu là hàng hóa thiết yếu của người dân và doanh nghiệp, thuế tiêu thụ đặc biệt chỉ đánh cho hàng hóa xa xỉ, không khuyến khích tiêu dùng.

"Hàng hóa xa xỉ như ô tô, tàu thủy, hay hàng hóa không được khuyến khích tiêu dùng như rượu bia, thuốc lá. Xăng dầu không phải là hàng hóa xa xỉ. Tôi không hiểu tại sao họ lại đánh thuế tiêu thụ đặc biệt."

Tiến sĩ Thế Anh nói không hợp lý khi xăng lại bị đánh cả 2 loại thuế là thuế tiêu thụ đặc biệt và thuế bảo vệ môi trường.

"Xăng dầu đã có loại thuế môi trường, lại đánh thuế tiêu thụ đặc biệt là không hợp lý nhất là trong bối cảnh chi phí sản xuất dầu vào tăng rất nhanh, Việt Nam lại đang kích thích tiêu dùng sản xuất."

"Xăng dầu hiện là gánh nặng của người dân và doanh nghiệp. Theo tôi có thể bỏ thuế tiêu thụ đặc biệt, hoặc giảm thuế giá trị gia tăng (VAT)", Tiến sĩ Thế Anh nói với BBC.

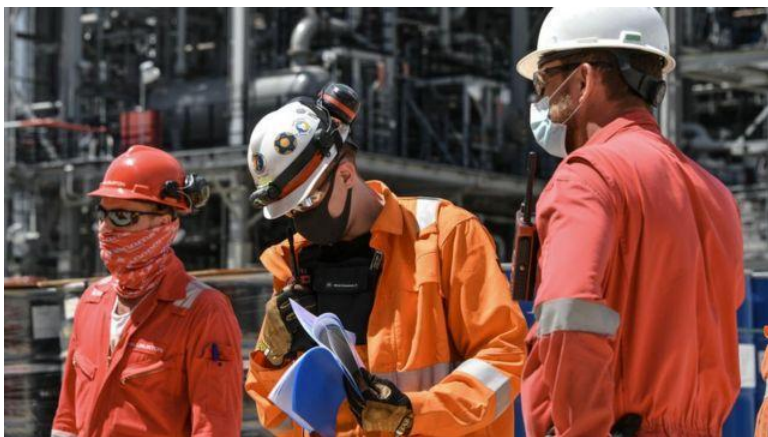
"Năm 2021, trước khi các gói hỗ trợ [kinh tế] được đưa ra, tôi vài lần có ý kiến rằng, thay vì các biện pháp như giảm thuế thu nhập doanh nghiệp hay miễn giảm phí trước bạ ô tô, thì nên dành một phần hỗ trợ giảm thuế, phí đối với xăng dầu bởi nó có thể đạt được hai mục đích cùng lúc là kích thích sản xuất và tiêu dùng, nhưng đồng thời có thể làm giảm sức ép lạm phát (do chi phí đẩy) kéo dài suốt gần hai năm qua."

Phó thủ tướng Việt Nam Lê Minh Khái ngày 25/02/2022 [cảnh báo](#) việc giá xăng dầu trong nước thấp hơn giá xăng dầu một số nước láng giềng có thể dẫn tới tình trạng buôn lậu mặt hàng này qua biên giới.

Theo Tiến sĩ Thế Anh thì buôn lậu xăng dầu qua biên giới không phải là rào cản gì lớn trong việc giảm giá xăng dầu.

"Hiện tượng buôn lậu xăng dầu là trách nhiệm của cơ quan biên phòng, hải quan, không thể đổ lỗi cho chính sách thuế. Các nước có đường biên giới như Lào, Campuchia, nhập khẩu lậu qua đường biên giới chỉ là số lượng ít, buôn lậu tiểu ngạch mà thôi", Tiến sĩ Thế Anh nhận định.

Liên tục kêu lỗ



Nguồn hình ảnh, Yuri Smityuk/Getty Images

Chụp lại hình ảnh,

(Ảnh minh họa)

Tiến sĩ Thế Anh cho biết Việt Nam vẫn là nước nhập khẩu ròng với mặt hàng xăng dầu, vì lọc dầu trong nước không đủ đáp ứng nhu cầu nội địa. Hiện Nghi Sơn và Dung Quốc chiếm gần 66% nguồn cung xăng dầu trong nước, còn lại 34% là phải nhập khẩu, theo [số liệu](#) tính đến cuối năm 2021.

Bình luận về năng lực sản xuất của Nghi Sơn và Dung Quất, Tiến sĩ Thế Anh nói hai nhà máy lọc hóa dầu chính của Việt Nam "không đáp ứng nhu cầu thị trường".

"Nghi Sơn thì phải bù lỗ hàng tỷ đôla, hiệu quả rất kém. Mục đích của Nghi Sơn là để đảm bảo an ninh năng lượng cho Việt Nam nhưng lại hoạt động lại không hiệu quả. Vừa rồi họ đã đóng cửa bớt hoạt động sản xuất, khiến cho việc nhập khẩu xăng dầu bị động, gây nên một cuộc khủng hoảng nhỏ vừa qua."

Trước [thực trạng](#) các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu liên tục kêu lỗ, xin nghỉ bán, đóng cửa ghim hàng trong thời gian qua, Tiến sĩ Thế Anh bình luận về nguyên nhân như sau:

"Về bản chất, giá điều hành xăng dầu được điều chỉnh 10 ngày/lần theo giá nhập khẩu. Trong 10 ngày đó thì trong khi giá thị trường thế giới tăng mạnh thì doanh nghiệp lại phải chi trả theo giá thị trường. Điều này khiến giá bán của họ lại thấp hơn. Do đó nhiều doanh nghiệp găm hàng, bán nhỏ giọt."

"Theo tôi ở Việt Nam, công cụ thuế phải được điều chỉnh linh hoạt, cải thiện năng lực sản xuất và quỹ dự trữ xăng dầu để đảm bảo an ninh năng lượng", Tiến sĩ Thế Anh nhận định.

Hiện giá dầu thô WTI và Brent đã vượt mốc 110 đôla một thùng, theo [dự báo từ CNBC](#) có thể vượt mốc 150 đôla thùng nếu căng thẳng giữa Nga và Ukraine tiếp tục dâng cao, phương Tây tiếp tục giáng các đòn trừng phạt kinh tế nặng nề lên Moscow.

Nếu giá xăng Việt Nam tăng đến 30.000 đồng một lít trong thời gian ngắn hạn, thì sức lực của doanh nghiệp và người dân sẽ bị bào mòn nghiêm trọng.

<https://www.bbc.com/vietnamese>