

Gỡ khó cho DN vận tải: Xem xét việc giảm thuế bảo vệ môi trường xăng dầu

09:51 28/10/2021

Trước thực trạng giá xăng dầu tăng cao khiến các doanh nghiệp vận tải điều đứng, trong khi thời gian tới không thể dựa vào Quỹ bình ổn giá để kiềm chế đà tăng giá xăng, việc xem xét giảm thuế bảo vệ môi trường xăng dầu đang là một phương án khả thi mà các cơ quan chức năng cần tình tới.

Doanh nghiệp vận tải gặp vô vàn khó khăn

Giá xăng tăng cao, trong khi lượng khách và đơn hàng ở mức thấp, do các địa phương thực hiện giãn cách xã hội, nhiều nhà máy chưa hoạt động sản xuất, kinh doanh trở lại và cộng với chi phí xét nghiệm khiến nhiều doanh nghiệp vận tải điều đứng.



Doanh nghiệp vận tải gặp nhiều khó khăn trước thực trạng giá xăng dầu tăng cao

Trao đổi nhanh với phóng viên, đại diện một doanh nghiệp vận tải hành khách cho biết, trong 15 - 17 khoản mục chi phí của hoạt động vận tải, thì xăng dầu

chiếm tỷ lệ từ 30 - 35%. Để hòa vốn, thì phải đạt từ 60% hệ số ghế trở lên. Ví dụ, xe 40 ghế phải chở được 24 khách, nhưng thực tế chỉ có từ 10 - 15 khách, thậm chí số khách ít hơn nữa, xe vẫn phải chạy và vẫn phải đốt nhiên liệu.

Ông Đỗ Văn Bằng, Giám đốc Công ty TNHH Minh Thành Phát (chủ nhà xe Sao Việt) chia sẻ: “Xe nằm “đắp chiếu” suốt thời gian dài vì dịch bệnh, nay vừa nhúc nhích hoạt động trở lại thì giá xăng dầu liên tục tăng cao. Trong khi khách thì ngày có ngày không, chủ yếu chạy cầm chừng để giữ tuyến. Cứ đà này, doanh nghiệp sẽ không cầm cự được”.

Trong nhiều lần trước đây, khi giá xăng dầu tăng cao, các doanh nghiệp vận tải sau thời gian nghe ngóng thị trường, đều lần lượt có động thái điều chỉnh giá cước vận tải hành khách và hàng hóa, thì trong lần tăng kỷ lục này, tâm lý chung là nỗ lực để giữ nguyên giá cước.

Ông Khúc Hữu Thanh Hải, Giám đốc Công ty cổ phần Vận tải và thương mại dịch vụ Đất Cảng, cho biết, nhà xe có nhiều năm hoạt động vận tải hành khách chuyên tuyến Hải Phòng - Hà Nội và ngược lại, giá xăng dầu tăng mạnh, cộng với việc phải thực hiện các biện pháp phòng chống dịch Covid-19, khiến chi phí vận tải đội lên đáng kể. Từ nhiều tháng qua, vận tải hành khách thua lỗ. Doanh nghiệp đang nỗ lực giữ nguyên giá cước, nhưng nếu giá nhiên liệu tiếp tục tăng như hiện nay, doanh nghiệp buộc lòng phải điều chỉnh.

“Việc xăng dầu tăng giá, ngay lập tức ảnh hưởng đến chi phí các loại hình vận tải, nhất là vận tải hành khách. Vì khó khăn là doanh nghiệp không thể ngay lập tức tăng giá cước khi mỗi chuyến hiện chỉ có vài khách. Từ chỗ mỗi ngày hoạt động vài chục xe, nay đơn vị chỉ duy trì vài chuyến mỗi ngày để giữ tuyến”, đại diện nhà xe Phiệt Học (tham gia vận tải hành khách trên tuyến Hà Nội - Thái Bình) và từ Thái Bình đi các tỉnh than thở.

Theo ông Hồ Huy, Chủ tịch Tập đoàn Mai Linh, giá xăng, dầu tăng cao, khiến doanh nghiệp đã khó lại càng khó thêm. Đặc biệt, các doanh nghiệp vận tải liên tỉnh vẫn chưa được hoạt động hết công suất và phải giãn cách ghế. Với giá xăng dầu như hiện nay, càng chạy doanh nghiệp càng lỗ. Tuy nhiên, trong bối cảnh toàn xã hội khó khăn, thì doanh nghiệp cũng phải tìm cách cầm cự. Trước mắt, doanh nghiệp vẫn chưa tính tăng giá cước, nhưng về lâu dài, giá cước sẽ phải được điều chỉnh để đảm bảo cân đối thu - chi.

Thông tin từ đại diện một hãng bay cho biết, hàng không mới trở lại hoạt động, nhưng gặp vô vàn khó khăn; trong đó, có giá xăng dầu tăng cao. Nhu cầu khách đi lại vẫn còn thấp, cạnh tranh giữa các hãng để có khách nên việc tăng giá vé do tác động giá xăng dầu trong giai đoạn này khó xảy ra. Tuy nhiên, áp lực giá

sẽ đè nặng và sẽ phải tăng giá vé trong dài hạn.

Theo đại diện một doanh nghiệp đang thi công dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam, từ đầu năm nay, nhà thầu tại dự án đã khó khăn khi giá sắt, thép và vật liệu xây dựng tăng cao, nay nhận thêm "cú sốc" về giá xăng, dầu tăng, sẽ khiến cho các doanh nghiệp xây dựng, giao thông thêm nhiều khó khăn.

Đại diện doanh nghiệp này cho biết, với hàng trăm đầu máy và xe trên công trường, hàng ngày doanh nghiệp sẽ phải trả thêm chi phí đáng kể khi giá nhiên liệu tăng.

Cần tính tới phương án giảm thuế môi trường

PGS. TS. Ngô Trí Long, nguyên Viện trưởng Viện Nghiên cứu thị trường giá cả (Bộ Tài chính) lo ngại, việc giá xăng tăng cao, sẽ ảnh hưởng lớn đến quá trình hồi phục sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp, sau thời gian dài bị ngưng trệ vì dịch bệnh.

Khi giá xăng dầu tăng, đồng nghĩa với chi phí sản xuất tăng và kéo theo giá cả các mặt hàng khác tăng theo, ảnh hưởng đến chi tiêu của người dân. Với ngành vận tải, chi phí xăng, dầu chiếm 40% giá cước vận tải, vì vậy giá xăng dầu tăng, chắc chắn cước vận tải tăng theo. Giá cước tăng - sẽ đẩy giá thành các sản phẩm tăng, đây sẽ là hệ quả tất yếu không thể tránh...



Các cơ quan chức năng cần tính tới phương án giảm thuế môi trường

Ông Nguyễn Công Hùng, Chủ tịch Hiệp hội Taxi Hà Nội cho biết, việc giá bán lẻ xăng dầu tăng, do yếu tố của giá dầu thế giới tăng. Tuy nhiên, giá xăng dầu trong nước được cấu thành bởi nhiều yếu tố; trong đó, có yếu tố phải "cống" phí

bảo vệ môi trường gần 4.000 đồng/lít xăng.

Vì vậy, ông Hùng cho rằng, trong nước đang khuyến khích sử dụng xăng sinh học (E5) bảo vệ môi trường. Đây là loại xăng sạch nên khuyến khích sử dụng. Nếu Nhà nước miễn giảm phí môi trường cho loại xăng này, sẽ giúp giảm giá xăng dầu trong bối cảnh hiện nay.

Giá xăng dầu trong nước, dù chưa phản ánh hết được diễn biến của giá xăng dầu trên thị trường thế giới, nhưng cơ bản vẫn biến động cùng chiều: Giá thế giới tăng, giá trong nước tăng.

Do đó, muốn giảm giá xăng dầu, chỉ có thể sử dụng công cụ của Nhà nước đó là chính sách thuế. Trong đó, giảm thuế bảo vệ môi trường là công cụ gần như hữu hiệu nhất. Từ 1/1/2019, thuế bảo vệ môi trường với xăng dầu đã được Ủy ban Thường vụ Quốc hội đồng ý tăng kịch khung. Thuế môi trường với xăng tăng thêm 1.000 đồng/lít, lên kịch khung 4.000 đồng. Dầu diesel tăng từ 1.500 đồng/lít lên kịch trần 2.000 đồng/lít.

Từ đó đến nay, ngoại trừ việc giảm thuế bảo vệ môi trường với xăng máy bay vào năm ngoái, thì thuế bảo vệ môi trường với xăng E5, xăng RON 95 và các mặt hàng dầu vẫn giữ nguyên trên “đỉnh”. Muốn giảm sức ép lên giá xăng dầu, thì giảm mức thuế này là hữu hiệu nhất.

Nhưng thuế bảo vệ môi trường xăng dầu đóng góp hàng chục nghìn tỷ đồng vào ngân sách, lại đang lúc ngân sách khó khăn này, việc giảm thuế - trước hết phải được sự đồng thuận của Bộ Tài chính để trình lên Ủy ban Thường vụ Quốc hội. Vì thế, để giảm sức ép tăng giá xăng dầu lúc này, sự vào cuộc của Bộ Tài chính đóng vai trò quan trọng.

Liên Bộ Tài chính - Công Thương cho biết giá xăng RON 95 thương phẩm bình quân trên thế giới 15 ngày gần nhất lên tới 100,38 USD/thùng (tăng 10,13 USD/thùng, tương đương tăng 11,23% so với kỳ trước).

Một thùng xăng 158,97 lít, như vậy, một lít xăng RON 95 nhập về cảng có giá gốc khoảng 0,63 USD (tương đương 14.300 đồng/lít). Theo quy định, cơ cấu giá xăng phải “cộng” 4 sắc thuế gồm thuế nhập khẩu 20% (tương ứng 2.860 đồng), thuế tiêu thụ đặc biệt 10% (tương ứng 1.430 đồng), VAT 10% theo giá bán (khoảng 2.434 đồng) và thuế bảo vệ môi trường cố định 4.000 đồng/lít.

Mỗi lít xăng cũng phải cộng thêm chi phí kinh doanh định mức (1.050 đồng/lít), lợi nhuận định mức (tối đa 300 đồng/lít), mức trích lập quỹ bình ổn (tại kỳ điều chỉnh 26/10, liên Bộ Tài chính - Công Thương không trích lập quỹ bình ổn giá đối

với tất cả mặt hàng xăng) và lợi nhuận của doanh nghiệp.

Trong khi đó, mỗi lít xăng RON 95 hiện có giá bán lẻ trên thị trường tối đa 24.338 đồng. Vậy tổng chi cho các khoản thuế, phí có thể chiếm tới 50%, còn tính riêng tổng chi từ thuế thì chiếm tới 44% giá thành bán ra của một lít xăng RON 95.

Duy Thế