

BỘ TÀI CHÍNH

**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 7313 /BTC-CST
V/v xin ý kiến thẩm định về
dự án Nghị quyết về biểu
thuế bảo vệ môi trường

Hà Nội, ngày 17 tháng 6 năm 2020


HÒA-TỐC

Kính gửi: Bộ Tư pháp

Ngày 29/5/2020, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 84/NQ-CP về việc các nhiệm vụ, giải pháp tháo gỡ khó khăn cho sản xuất kinh doanh, thúc đẩy giải ngân vốn đầu tư công và bảo đảm trật tự an toàn xã hội trong bối cảnh đại dịch Covid-19. Tại Nghị quyết số 84/NQ-CP, Chính phủ đã giao Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Tư pháp và các đơn vị có liên quan hoàn thiện hồ sơ theo trình tự, thủ tục rút gọn để trình Ủy ban thường vụ Quốc hội quy định mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay bằng 70% mức thuế quy định tại Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 ngày 26 tháng 9 năm 2018 về Biểu thuế bảo vệ môi trường (BVMT) đến hết 31/12/2020.

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 84/NQ-CP ngày 29/5/2020, căn cứ Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính đã nghiên cứu xây dựng dự án Nghị quyết của Ủy ban thường vụ Quốc hội về mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay đến hết 31/12/2020 theo trình tự thủ tục rút gọn. Dự án Nghị quyết đã được gửi lấy ý kiến Bộ, ngành, địa phương, cộng đồng doanh nghiệp; đồng thời, lấy ý kiến rộng rãi của các tổ chức, cá nhân thông qua Cổng thông tin điện tử của Chính phủ và Cổng thông tin điện tử của Bộ Tài chính (theo Công văn số 6851/BTC-CST ngày 08/6/2020 của Bộ Tài chính). Bộ Tài chính đã nghiên cứu tiếp thu, giải trình các ý kiến tham gia và hoàn chỉnh lại dự án Nghị quyết.

Căn cứ quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính xin gửi tới quý Bộ hồ sơ, tài liệu liên quan đến dự án Nghị quyết để quý Bộ thẩm định trước khi trình Chính phủ, trình Ủy ban thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định.

Trân trọng cảm ơn sự phối hợp công tác của quý Bộ. 

Nơi nhận:

- Như trên;
- Vụ Pháp chế;
- Lưu: VT, CST (4).



**KT. BỘ TRƯỞNG
TÀI CHÍNH**

Vũ Thị Mai



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày tháng năm 2020

TỜ TRÌNH

**Dự án Nghị quyết về mức thuế bảo vệ môi trường
đối với nhiên liệu bay đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2020**

Kính gửi: Chính phủ

Trước diễn biến phức tạp của dịch Covid-19, để tháo gỡ khó khăn cho ngành hàng không; Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 84/NQ-CP ngày 29/5/2020 về việc các nhiệm vụ, giải pháp tháo gỡ khó khăn cho sản xuất kinh doanh, thúc đẩy giải ngân vốn đầu tư công và bảo đảm trật tự an toàn xã hội trong bối cảnh đại dịch Covid-19, Bộ Tài chính đã nghiên cứu xây dựng dự án Nghị quyết về mức thuế bảo vệ môi trường đối với nhiên liệu bay (sau đây gọi chung là dự án Nghị quyết) theo trình tự, thủ tục rút gọn theo quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

Bộ Tài chính trình Chính phủ dự án Nghị quyết như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ QUYẾT

Ngày 15/11/2010, Quốc hội khóa XII tại kỳ họp thứ 8 đã thông qua Luật thuế bảo vệ môi trường (BVMT), có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2012.

Tại khoản 1 Điều 8 Luật thuế BVMT quy định Biểu khung thuế của từng hàng hóa thuộc đối tượng chịu thuế. Đồng thời tại khoản 2 Điều 8 Luật thuế BVMT quy định:

“2. Căn cứ vào Biểu khung thuế quy định tại khoản 1 Điều này, Ủy ban thường vụ Quốc hội quy định mức thuế cụ thể đối với từng loại hàng hoá chịu thuế bảo đảm các nguyên tắc sau:

a) Mức thuế đối với hàng hoá chịu thuế phù hợp với chính sách phát triển kinh tế - xã hội của Nhà nước trong từng thời kỳ;

b) Mức thuế đối với hàng hoá chịu thuế được xác định theo mức độ gây tác động xấu đến môi trường của hàng hoá”.

Căn cứ nguyên tắc điều chỉnh mức thuế BVMT tại Luật thuế BVMT, ngày 26/9/2018, Ủy ban thường vụ Quốc hội (UBTVQH) ban hành Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 về Biểu thuế BVMT (có hiệu lực thi hành từ ngày

01/01/2019), trong đó quy định mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay là 3.000đồng/lít (mức trần trong khung thuế).

Qua tổng kết, đánh giá cho thấy, chính sách thuế BVMT nói chung đã đạt được những kết quả sau: (i) Thể chế hóa chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước về xây dựng và hoàn thiện khung pháp luật về thuế BVMT; (ii) Thực hiện cam kết của Chính phủ Việt Nam với cộng đồng quốc tế; (iii) Khuyến khích phát triển kinh tế bền vững đi liền giảm ô nhiễm môi trường; (iv) Động viên hợp lý đóng góp của xã hội vào NSNN để thực hiện các nhiệm vụ kinh tế - xã hội của đất nước, trong đó có nhiệm vụ chi cho BVMT, góp phần thực hiện Chiến lược cải cách hệ thống thuế đến năm 2020, Nghị quyết số 07-NQ/TW ngày 18/11/2016 của Bộ Chính trị về chủ trương, giải pháp cơ cấu lại ngân sách nhà nước (NSNN) theo hướng tăng dần tỷ trọng nguồn thu trong nước.

Số thu từ thuế BVMT liên tục tăng ổn định qua các năm từ năm 2012 đến năm 2019. Tổng số thu thuế BVMT năm 2012 là khoảng 11.676 tỷ đồng; năm 2013 là khoảng 11.849 tỷ đồng; năm 2014 là khoảng 12.087 tỷ đồng; năm 2015 là khoảng 27.020 tỷ đồng; năm 2016 là khoảng 43.142 tỷ đồng, năm 2017 là khoảng 44.825 tỷ đồng, năm 2018 là 47.050 tỷ đồng và năm 2019 là 63.079 tỷ đồng. Tỷ lệ thu thuế BVMT so với tổng thu NSNN đã tăng từ hơn 1% lên hơn 4% (năm 2019 là 4,07%). Số thu thuế BVMT đối với nhiên liệu bay bình quân 2015-2019 là 2.939 tỷ đồng/năm.

Từ tháng 12/2019, đại dịch Covid-19 bùng phát tại Trung Quốc và nhanh chóng lan rộng ra các quốc gia trên thế giới. Hiện tại, Việt Nam đã bước đầu kiểm soát được dịch, tuy nhiên tình hình dịch bệnh trên thế giới vẫn đang tiếp tục diễn biến phức tạp, rất nhiều ngành, nghề bị ảnh hưởng nghiêm trọng, đặc biệt là ngành vận tải do việc hạn chế đi lại cũng như hoạt động sản xuất, kinh doanh bị gián đoạn. Một trong những ngành vận tải ảnh hưởng nặng nề nhất là vận tải hàng không. Ngay từ khi dịch bùng phát vào tháng 01/2020, lệnh giãn cách xã hội đã triển khai tại một số quốc gia cùng với tâm lý chủ động hạn chế di chuyển để phòng tránh dịch của người dân đã khiến thị trường vận tải hàng không bắt đầu giảm mạnh.

Đến giai đoạn cao điểm phòng chống dịch bệnh, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ và các bộ, ngành liên quan đã có nhiều chính sách quyết liệt như tạm dừng nhập cảnh đối với tất cả người nước ngoài vào Việt Nam¹, giãn cách xã hội², hạn chế hoạt động giao thông, vận tải, triển khai hạn chế vận chuyển hành khách bằng đường hàng không. Theo đó, trong thời gian cách ly, để ngăn chặn sự lây lan của dịch bệnh Covid-19, ngành hàng không hạn chế hầu hết các chuyến bay nội địa, chỉ còn duy trì 3 đường bay từ Hà Nội đến TP Hồ Chí Minh và Đà Nẵng; từ TP Hồ Chí Minh đi Đà Nẵng và một ngày có không quá 04

¹ Thông báo số 118/TB-VPCP ngày 21/3/2020 thông báo kết luận của Thủ tướng Chính phủ tại cuộc họp Thường trực Chính phủ về phòng, chống dịch Covid-19.

² Chỉ thị số 16/CT-TTg ngày 31/3/2020 về thực hiện các biện pháp cấp bách phòng, chống dịch Covid-19.

chuyên bay khứ hồi chở khách trên thị trường nội địa³. Đồng thời ngành hàng không đã dừng toàn bộ các đường bay quốc tế thường lệ, chỉ còn thực hiện một số chuyến bay chở hàng và chở khách nước ngoài bị kẹt tại Việt Nam về nước.

Theo đánh giá⁴ thì thiệt hại của ngành hàng không là rất nghiêm trọng. Bên cạnh số lượng khách hàng và số chuyến bay khai thác sụt giảm theo (theo báo cáo của Vietnam Airlines thì tính đến hết quý II/2020, số chuyến bay toàn mạng giảm 32,7 nghìn chuyến bay, giảm 88,2% so với kế hoạch; Khách vận chuyên giảm khoảng 5,67 triệu khách, giảm 89,3% so với kế hoạch; Quy mô sản lượng của Vietnam Airlines tháng 4/2020 còn khoảng 2% so với kế hoạch), các doanh nghiệp hàng không cũng phải gia tăng chi phí cố định để duy trì hoạt động của doanh nghiệp. Các chi phí cố định bao gồm chi phí thuê máy bay, chi phí đầu đỗ và các chi phí chi thường xuyên khác (theo báo cáo của các hãng hàng không trong nước, ước tính chi phí thuê máy bay mỗi tháng của Vietnam Airlines là 30 triệu USD, với Vietjet là 20 triệu USD; ước tính chi phí đầu đỗ sân bay mỗi tháng của Vietnam Airlines là 6 tỷ đồng; Vietjet khoảng 3,6 tỷ đồng; Bamboo Airways khoảng 1,24 tỷ đồng). Doanh thu các hãng hàng không cũng giảm mạnh. Trong quý II/2020, doanh thu của Vietnam Airlines giảm khoảng 18 nghìn tỷ đồng (giảm 96,1% so với kế hoạch), lợi nhuận giảm gần 6,4 nghìn tỷ đồng so với kế hoạch). Khoản lỗ lớn khiến Vietnam Airlines phải thực hiện ngừng việc với hơn 6.000 lao động gồm: 4.100 lao động trực tiếp ký kết hợp đồng lao động (quy đổi thời gian ngừng việc); ngừng sử dụng với gần 1.900 lao động thuê ngoài (phi công nước ngoài và tiếp viên ALS). Dự kiến trong năm 2020, doanh thu Vietnam Airlines giảm 49,3 nghìn tỷ đồng và mức lỗ lên đến gần 16 nghìn tỷ đồng, dòng tiền của Vietnam Airlines dự kiến sẽ thiếu hụt lũy kế xấp xỉ 17 nghìn tỷ đồng trong năm 2020.

Theo Cục Hàng không Việt Nam đánh giá, dự báo thị trường vận chuyên năm 2020, nếu dịch bệnh được kiểm soát trước tháng 6/2020, có tính đến hủy toàn bộ các chuyến bay đi, đến Hàn Quốc, tổng thị trường chỉ đạt 61,2 triệu khách, giảm 22,6% so 2019, trong đó, các hãng Việt Nam vận chuyên được 10,4 triệu khách quốc tế (giảm 41,2%) và 35,3 triệu khách nội địa (giảm 5,5%), tổng vận chuyên chỉ đạt 45,7 triệu khách (giảm 17% so cùng kỳ).

Do tác động của Covid-19, các doanh nghiệp hàng không đối mặt với nguy cơ phá sản cao do không bù đắp được những khoản chi phí lớn để duy trì hoạt động. Sự ngưng trệ của ngành hàng không cũng mang lại những tác động tiêu cực đến sự phát triển của các ngành kinh tế mũi nhọn, bao gồm thương mại, dịch vụ, du lịch... bởi vai trò quan trọng của ngành hàng không trong việc cung ứng các dịch vụ trung gian liên quan đến vận chuyên, trung chuyển hành khách và hàng hoá.

³ Văn bản số 1350ACHK-VTHK ngày 31/3/2020 của Cục Hàng không Việt Nam về việc điều chỉnh phân bổ khai thác các chuyến bay chở khách nội địa giai đoạn 01/4/2020-15/4/2020.

⁴ Số liệu tham khảo từ các bài báo và báo cáo của các hãng hàng không trên các phương tiện thông tin đại chúng.

Trước tình hình khó khăn của các doanh nghiệp vận tải hàng không trong giai đoạn hiện nay, bên cạnh các giải pháp khác, việc sử dụng công cụ thuế (trong đó có việc miễn, giảm thuế) cũng là một biện pháp để Chính phủ hỗ trợ giảm bớt gánh nặng tài chính cho các doanh nghiệp vận tải hàng không, góp phần giúp ngành hàng không duy trì được hoạt động kinh doanh, góp phần giảm giá thành các dịch vụ hàng không, từ đó kích thích nhu cầu di chuyển bằng đường hàng không, góp phần vực dậy ngành vận tải hàng không khỏi khủng hoảng do đại dịch Covid-19. Một số nước trên thế giới cũng đã sử dụng công cụ thuế, trong đó có thuế đối với nhiên liệu bay để hỗ trợ cho các doanh nghiệp trước dịch Covid-19 như: Trung Quốc thực hiện miễn thuế nhập khẩu và thuế môi trường đối với nhiên liệu bay; Úc: Miễn thuế tiêu thụ nhiên liệu hàng không, phí dịch vụ hàng không nội địa và phí an ninh hàng không; Ấn Độ: tạm thời dừng hầu hết các loại thuế trong ngành hàng không; Thái Lan giảm 96% thuế môi trường đối với nhiên liệu trong 7 tháng (từ 06/02/2020 đến 30/9/2020) cho các đường bay nội địa.

Như vậy, để góp phần tháo gỡ khó khăn cho ngành hàng không nói chung và các doanh nghiệp hàng không nói riêng trước những ảnh hưởng của dịch Covid-19, góp phần giảm chi phí đầu vào của doanh nghiệp, đồng thời vẫn đảm bảo phù hợp với nguyên tắc quy định mức thuế BVMT cụ thể tại Luật, cùng với các giải pháp khác thì việc đề xuất phương án giảm thuế BVMT đối với nhiên liệu bay là một trong những giải pháp cần thiết.

Theo quy định tại Điều 146 Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật về các trường hợp xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo trình tự, thủ tục rút gọn, trong đó có trường hợp khẩn cấp theo quy định của pháp luật về tình trạng khẩn cấp; trường hợp đột xuất, khẩn cấp trong phòng, chống thiên tai, dịch bệnh, cháy, nổ; trường hợp cấp bách để giải quyết những vấn đề phát sinh trong thực tiễn theo quyết định của Quốc hội. Do đó, để kịp tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp, hỗ trợ trực tiếp đối tượng chịu ảnh hưởng của dịch Covid-19, Bộ Tài chính trình Chính phủ trình UBTVQH ban hành Nghị quyết theo trình tự, thủ tục rút gọn.

II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT

1. Góp phần hỗ trợ, giảm bớt khó khăn cho các doanh nghiệp vận tải hàng không trước bối cảnh dịch Covid-19.

2. Góp phần giảm chi phí cho ngành hàng không nhằm kích thích nhu cầu di chuyển bằng đường hàng không.

3. Đảm bảo hỗ trợ đúng đối tượng chịu ảnh hưởng trực tiếp của dịch Covid-19 trên cơ sở phù hợp với bối cảnh ngân sách nhà nước trong giai đoạn hiện nay.

4. Phù hợp với bối cảnh chung của nhiều nước trên thế giới trong việc đưa ra các giải pháp tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp chịu ảnh hưởng nghiêm trọng nhất của dịch cúm Covid-19.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN NGHỊ QUYẾT

Theo quy định tại khoản 2 Điều 4 Nghị định số 134/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật thì chỉ phải lập đề nghị xây dựng dự án Nghị quyết của UBND tỉnh khi tạm ngưng hoặc kéo dài thời hạn áp dụng toàn bộ hay một phần pháp lệnh, nghị quyết của UBND tỉnh, không phải lập đề nghị đối với Nghị quyết của UBND tỉnh để hướng dẫn Luật hoặc vấn đề khác thuộc thẩm quyền của UBND tỉnh. Do đây là dự án Nghị quyết quy định mức thuế BVMT thuộc thẩm quyền của UBND tỉnh đã được giao trong Luật thuế BVMT, do đó không thuộc trường hợp phải lập đề nghị xây dựng Nghị quyết theo quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 84/NQ-CP ngày 29/5/2020, căn cứ Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính đã thực hiện bước nghiên cứu xây dựng dự án Nghị quyết theo trình tự thủ tục rút gọn. Dự án Nghị quyết đã được gửi lấy ý kiến Bộ, ngành, địa phương, cộng đồng doanh nghiệp; đồng thời, lấy ý kiến rộng rãi của các tổ chức, cá nhân thông qua Cổng thông tin điện tử của Chính phủ và Cổng thông tin điện tử của Bộ Tài chính (Công văn số 6851/BTC-CST ngày 08/6/2020 của Bộ Tài chính). Đến nay, Bộ Tài chính đã nhận được 26 ý kiến tham gia, trong đó 9 ý kiến tham gia của các Bộ, ngành; 14 ý kiến tham gia của các địa phương; 3 ý kiến tham gia của các hiệp hội, doanh nghiệp và tổ chức khác; 23/26 ý kiến nhất trí hoàn toàn; Bộ Tài chính đã nghiên cứu ý kiến đóng góp, đã giải trình, tiếp thu và hoàn chỉnh dự án Nghị quyết (*báo cáo tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến tham gia trình kèm*).

Ngày .../.../2020, Bộ Tài chính có Công văn số .../BTC-CST gửi xin ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp. Ngày .../.../2020, Bộ Tư pháp đã có Báo cáo thẩm định số .../BC-BTP về dự án Nghị quyết. Bộ Tài chính đã nghiên cứu tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp.

IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CỦA DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT

1. Bố cục của dự thảo Nghị quyết

Bố cục dự thảo Nghị quyết gồm 2 Điều:

- Điều 1. Mức thuế bảo vệ môi trường đối với nhiên liệu bay.
- Điều 2. Hiệu lực thi hành (quy định thời điểm có hiệu lực, thời điểm hết hiệu lực và điều khoản thi hành khác).

2. Nội dung của dự thảo Nghị quyết

Để thực hiện được mục tiêu, quan điểm đã nêu trên, kịp thời tháo gỡ khó khăn cho ngành hàng không trước dịch Covid-19, Bộ Tài chính trình Chính phủ trình UBND tỉnh như sau:

- Quy định mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay kể từ ngày Nghị quyết có hiệu lực thi hành (Nghị quyết có hiệu lực kể từ ngày ký) đến hết 31/12/2020 là 2.100 đồng/lít (bằng 70% mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay theo quy định tại Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 ngày 26 tháng 9 năm 2018 về Biểu thuế BVMT.

- Kể từ ngày 01/01/2021, mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay tiếp tục áp dụng theo quy định tại Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 ngày 26 tháng 9 năm 2018 về Biểu thuế BVMT.

Ngoài ra, để đảm bảo việc thực thi trong quá trình triển khai thực hiện, tại Điều 2 Nghị quyết có quy định “Chính phủ chỉ đạo Bộ Công thương theo dõi, giám sát để đảm bảo các công ty kinh doanh xăng dầu đầu mối thực hiện việc tính giá nhiên liệu bay tương ứng với mức thuế bảo vệ môi trường theo quy định tại Nghị quyết này”.

3. Đánh giá tác động của việc điều chỉnh mức thuế BVMT

a) Phù hợp với chủ trương của Đảng và Nhà nước nhằm góp phần hỗ trợ, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp, phù hợp với nguyên tắc điều chỉnh mức thuế BVMT tại Luật thuế BVMT

Việc giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay để góp phần tháo gỡ khó khăn cho ngành hàng không qua đó gián tiếp thúc đẩy một số ngành nghề khác như thương mại, du lịch, dịch vụ... là phù hợp với chủ trương của Đảng, Chính phủ về xây dựng chính sách nhằm phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn sau dịch. Đồng thời, việc điều chỉnh mức thuế là phù hợp với nguyên tắc “*phù hợp với chính sách phát triển kinh tế - xã hội của Nhà nước trong từng thời kỳ*” quy định tại Luật thuế BVMT.

b) Tác động đối với nền kinh tế

Thuế BVMT là loại thuế gián thu, thu vào sản phẩm, hàng hóa khi sử dụng gây tác động xấu đến môi trường nên chi phí thuế BVMT sẽ được chuyển vào giá thành sản phẩm, hàng hóa thuộc đối tượng chịu thuế BVMT và người tiêu dùng là người cuối cùng chịu thuế BVMT. Hiện nay dịch bệnh đã được kiểm soát ở Việt Nam, nhưng tình hình dịch tại nhiều quốc gia trên thế giới vẫn còn diễn biến phức tạp. Lệnh đóng cửa biên giới và hạn chế nhập cảnh tại các quốc gia nhiều khả năng vẫn tiếp tục kéo dài trong thời gian tới. Hiện nay Việt Nam cũng chỉ cho phép nhập cảnh đối với người nước ngoài là các chuyên gia, nhà ngoại giao, chưa cho phép nhập cảnh đối với khách du lịch. Số lượng hành khách trong nước cũng như quốc tế sử dụng phương tiện vận tải hàng không là không nhiều. Trong khi, các hãng hàng không vẫn phải duy trì các chi phí như hệ thống, duy trì đội bay...

Các yếu tố cấu thành nên giá bán nhiên liệu bay tiêu thụ nội địa gồm: Giá Kerosene (KO) trung bình cộng của cả tháng giao hàng do Tạp chí Platt's công

bổ cho thị trường Singapore (còn gọi là giá MOPS - Mean of Platt's Singapore) + thuế nhập khẩu + thuế BVMT + thuế GTGT.

Với việc giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay bằng 70% mức thuế hiện hành thì giá nhiên liệu bay chưa bao gồm thuế VAT giảm tương ứng là 900 đồng/lít và giá nhiên liệu bay sau thuế VAT⁵ giảm tương ứng là 990đồng/lít. Từ đó sẽ góp phần trực tiếp giảm giá nhiên liệu bay. Nhiên liệu bay là nguyên liệu đầu vào không thể thiếu được để vận hành các chuyến bay. Sự thay đổi của giá nhiên liệu bay là một trong những yếu tố tác động trực tiếp đến hoạt động kinh doanh của ngành hàng không, làm giảm chi phí nguyên liệu đầu vào của ngành hàng không. Trong bối cảnh tình hình tài chính của các doanh nghiệp hàng không hiện tại và dự kiến sẽ vẫn còn gặp nhiều khó khăn trong thời gian tới do tác động của dịch Covid-19, đồng thời, số lượng hành khách trong nước cũng như quốc tế sử dụng phương tiện vận tải hàng không hiện tại là không nhiều thì việc điều chỉnh giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay sẽ góp phần trực tiếp hỗ trợ doanh nghiệp hàng không vượt qua khó khăn, vượt qua thách thức do tác động của dịch bệnh Covid-19, từ đó có thể giảm giá các dịch vụ hàng không, từ đó góp phần khuyến khích người dân sử dụng dịch vụ đi lại bằng đường hàng không; góp phần tăng số lượng khách, tăng doanh thu, bù đắp chi phí, tổn thất do dịch bệnh cho ngành hàng không.

Mặt khác, ngành hàng không có vai trò quan trọng trong nền kinh tế, đặc biệt trong nền kinh tế hội nhập. Bên cạnh vai trò chính là huyết mạch trong hệ thống giao thông vận tải thì ngành hàng không còn góp phần thúc đẩy phát triển một số ngành nghề khác. Do đó, việc giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay để hỗ trợ các doanh nghiệp hàng không vượt qua giai đoạn khó khăn hiện tại, phát triển trong tương lai, từ đó, sẽ góp phần gián tiếp khuyến khích phát triển các ngành kinh tế mũi nhọn khác như thương mại, du lịch, dịch vụ...

c) Tác động về mặt xã hội (việc làm)

Việc giảm thuế BVMT sẽ góp phần giảm chi phí bay, gián tiếp tạo nguồn tài chính cho doanh nghiệp vận hành hoạt động, từ đó góp phần duy trì, phát triển doanh nghiệp, góp phần gia tăng nhu cầu sử dụng lao động, hạn chế tình trạng cắt giảm lao động. Về lâu dài, khi ngành hàng không vượt qua khung hoảng và phát triển thì có thể lượng lao động trong ngành hàng không sẽ tăng lên. Tuy nhiên, mức độ tác động cụ thể đến số lượng việc làm trong ngành hàng không còn phụ thuộc vào mức độ hồi phục, phát triển của ngành hàng không dựa trên nhiều yếu tố khác như mức độ công nghệ, kỹ thuật quản trị doanh nghiệp, ...

d) Tác động đến thu ngân sách nhà nước

Theo biểu dưới đây, có thể thấy rằng số thu thuế BVMT đối với nhiên liệu bay tăng dần qua từng năm, với số thu thuế bình quân đạt 2.939 tỷ đồng/năm

⁵ Theo quy định hiện hành thì mức thuế suất thuế VAT đối với nhiên liệu bay hiện là 10%

trong giai đoạn từ năm 2015 đến năm 2019. Khoản thu này có biến động lớn nhất trong năm 2016 (tăng khoảng 76% so với số thu năm 2015), một phần lớn do mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay được điều chỉnh tăng từ 1.000 đồng/lít đến 3.000 đồng/lít (là mức trần trong khung thuế quy định tại Luật thuế BVMT) từ ngày 01/05/2015 theo quy định tại Nghị quyết số 888a/2015/UBTVQH13.

Biểu. Số thu thuế BVMT đối với nhiên liệu bay trong thời gian qua

Đvt: Triệu đồng

Chỉ tiêu	2015	2016	2017	2018	2019	BQ
Nhiên liệu bay sản xuất trong nước	602.657	841.739	1.161.309	1.240.044	1.307.741	1.030.698
Nhiên liệu bay nhập khẩu	1.084.417	2.132.743	2.026.395	2.093.408	2.207.692	1.908.931
Tổng cộng	1.687.074	2.974.482	3.187.704	3.333.452	3.515.433	2.939.629

Với việc thực hiện phương án giảm 30% mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay, mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay sẽ giảm 900 đồng/lít xuống còn 2.100 đồng/lít (đảm bảo nằm trong khung thuế BVMT của nhiên liệu bay quy định tại Luật thuế BVMT); Cùng với đó, thuế GTGT cũng giảm tương ứng 10% mức giảm thuế BVMT là 90 đồng/lít.

Hiện nay, với nhiều biện pháp chống dịch kịp thời và hiệu quả, đến nay Việt Nam đã cơ bản kiểm soát được dịch bệnh, mở lại các đường bay nội địa, khuyến khích người dân sử dụng phương tiện hàng không, dự báo 5 tháng cuối năm 2020, các hãng hàng không sẽ khôi phục lại toàn bộ đường bay nội địa, mở thêm đường bay nội địa mới cùng với chính sách đẩy mạnh hoạt động vận chuyển hàng hóa, nên lượng nhiên liệu tiêu thụ trong 5 tháng cuối năm 2020 ước tính bằng khoảng 75-83% cùng kỳ. Theo đó, việc giảm 30% mức thuế BVMT so với mức quy định tại Nghị quyết 579/2018/UBTVQH14 sẽ làm số thu BVMT 5 tháng cuối năm 2020 giảm khoảng 72 - 80 tỷ đồng/tháng. Tuy nhiên, việc giảm thuế BVMT sẽ góp phần giúp doanh nghiệp vận tải hàng không giảm bớt gánh nặng tài chính, duy trì hoạt động kinh doanh trong bối cảnh dịch Covid-19 trên thế giới vẫn đang diễn biến phức tạp và khó lường, việc hạn chế nhập cảnh được dự báo vẫn phải kéo dài thời gian thực hiện.

đ) Tác động về thủ tục hành chính và bình đẳng giới

Dự án Nghị quyết không quy định về thủ tục hành chính và vấn đề bình đẳng giới, do đó không phát sinh chi phí tuân thủ thủ tục hành chính và không gây bất bình đẳng về giới.

Căn cứ Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính trình Chính phủ, trình UBTVQH:

- Ban hành Nghị quyết theo trình tự thủ tục rút gọn quy định tại khoản 1 Điều 146 Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

- Bổ sung dự án Nghị quyết vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2020 của Quốc hội, UBTVQH và thông qua ngay tại 1 kỳ họp.

Trên đây là Tờ trình về dự án Nghị quyết về mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay đến hết 31/12/2020. Bộ Tài chính kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

(Xin trình kèm: Dự thảo Nghị quyết; Bàn tổng hợp giải trình, tiếp thu ý kiến của các Bộ, cơ quan, tổ chức, cá nhân; Ý kiến tham gia của các Bộ, ngành, địa phương).

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng, các Phó TTg Chính phủ (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Vụ Pháp chế;
- Tổng cục Thuế;
- Lưu: VT, Vụ CST (CST4).

BỘ TRƯỞNG

Đinh Tiến Dũng

Số: /2020/UBTVQH14

Hà Nội, ngày tháng năm 2020

NGHỊ QUYẾT
BAN HÀNH MỨC THUẾ THUẾ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG
ĐỐI VỚI NHIÊN LIỆU BAY ĐẾN HẾT NGÀY 31/12/2020

ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Luật tổ chức Quốc hội số 57/2014/QH13;

Căn cứ Luật thuế bảo vệ môi trường số 57/2010/QH12,

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Mức thuế bảo vệ môi trường đối với nhiên liệu bay

Mức thuế bảo vệ môi trường đối với nhiên liệu bay là 2.100 đồng/lít.

Điều 2. Hiệu lực thi hành

1. Nghị quyết này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký đến hết ngày 31/12/2020.

2. Kể từ ngày 01/01/2021, mức thuế bảo vệ môi trường đối với nhiên liệu bay tiếp tục áp dụng theo quy định tại Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 ngày 26 tháng 9 năm 2018 về Biểu thuế bảo vệ môi trường.

3. Chính phủ chỉ đạo Bộ Công thương theo dõi, giám sát để đảm bảo các công ty kinh doanh xăng dầu đầu mối thực hiện việc tính giá nhiên liệu bay tương ứng với mức thuế bảo vệ môi trường theo quy định tại Nghị quyết này./.

TM. ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI
CHỦ TỊCH

Nguyễn Thị Kim Ngân



BẢNG TỔNG HỢP, GIẢI TRÌNH, TIẾP THU Ý KIẾN CỦA CÁC BỘ, NGÀNH, ĐỊA PHƯƠNG, TỔ CHỨC, CÁ NHÂN VỀ DỰ ÁN NGHỊ QUYẾT VỀ THUẾ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG ĐỐI VỚI NHIÊN LIỆU BAY ĐẾN HẾT 31/12/2020

TT	Các đơn vị	Công văn	Ý kiến tham gia	Giải trình
A	Ý kiến nhất trí hoàn toàn			
1	Bộ Công an	Gửi dưới dạng điện tử	Nhất trí	
2	Bộ Giáo dục và Đào tạo	2089/BGDĐT-KHTC ngày 12/6/2020	Nhất trí	
3	Bộ Quốc phòng	2053/BQP-TC ngày 11/6/2020	Nhất trí	
4	Bộ Tài nguyên và Môi trường	Nhận qua mail	Nhất trí	
5	Bộ Kế hoạch và Đầu tư	3832/BKHĐT-TCTT ngày 15/6/2020	Nhất trí	
6	Bộ Công thương	4193/BCT-TTTN ngày 10/6/2020	Nhất trí	
7	Bộ GTVT	5624/BGTVT-TC ngày 10/6/2020	Nhất trí	
8	Ngân hàng Nhà nước	4279/NHNN-PC ngày 12/6/2020	Nhất trí	
9	Cục hàng không Việt Nam	2400/CHK-VTHK ngày 11/6/2020	Nhất trí	

TT	Các đơn vị	Công văn	Ý kiến tham gia	Giải trình
10	UBND tỉnh Sóc Trăng	937/UBND-TH ngày 10/6/2020	Nhất trí	
11	UBND tỉnh Quảng Ninh	2695/STC-QLNS ngày 12/6/2020	Nhất trí	
12	UBND tỉnh Nam Định	Gửi dưới dạng điện tử	Nhất trí	
13	UBND tỉnh Ninh Thuận	2588/CT-TTKT ngày 10/6/2020	Nhất trí	
14	UBND tỉnh Tuyên Quang	616/CT-NVDTPC ngày 11/6/2020	Nhất trí	
15	UBND tỉnh Thái Bình	2875/CT-NVDT ngày 12/6/2020	Nhất trí	
16	UBND tỉnh Thái Nguyên	/STC-TCHCSN	Nhất trí	
17	UBND tỉnh Bình Thuận	5678/CTBTH-NVDTPC ngày 15/6/2020	Nhất trí	
18	UBND tỉnh Quảng Bình	1460/CT-NVDT ngày 10/6/2020	Nhất trí	
19	UBND tỉnh Hà Giang	428/CT-NVDTPC ngày 11/6/2020	Nhất trí	
20	UBND tỉnh Kon Tum	Nhận qua mail	Nhất trí	
21	UBND tỉnh Long An	2504/STC-QLNS ngày 12/6/2020	Nhất trí	
22	UBND tỉnh Thanh Hóa	2634/CT-NVDTPC ngày 16/6/2020	Nhất trí	

TT	Các đơn vị	Công văn	Ý kiến tham gia	Giải trình
23	UBND tỉnh Nghệ An	1927/CT-NVDTPC ngày 16/6/2020	Nhất trí	
B	Ý kiến cụ thể về dự thảo Nghị quyết			
1	Bộ Nội vụ	/BNV-PC	Đề nghị đề nghị bổ sung quy định thời điểm áp dụng mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay và định rõ thời điểm hết hiệu lực của Nghị quyết.	<p>- Về thời điểm áp dụng: tiếp thu ý kiến tham gia, Bộ Tài chính đã hoàn chỉnh lại nội dung tại Điều 1 dự thảo Nghị quyết như sau: <i>Mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay kể từ ngày Nghị quyết này có hiệu lực thi hành đến hết ngày 31/12/2020 là 2.100 đồng/lít.</i></p> <p>- Về thời điểm hết hiệu lực của Nghị quyết: Tại khoản 2 Điều 2 dự thảo Nghị quyết đã quy định: <i>Kể từ ngày 01/01/2021 sẽ tiếp tục áp dụng mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay theo quy định tại Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 ngày 26 tháng 9 năm 2018 về Biểu thuế BVMT.</i> Theo đó, kể từ ngày 01/01/2021, mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay theo quy định tại Nghị quyết này sẽ hết hiệu lực thi hành.</p>
2	Hiệp hội doanh nghiệp hàng không Việt Nam	14/VABA-TB ngày 10/6/2020	- Đề nghị giảm sâu hơn mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay (giảm 50% đến 70% mức thuế BVMT hiện hành) do mức giảm 30% còn thấp so với một số nước trong khu vực (Trung Quốc và Úc miễn toàn bộ thuế tiêu thụ nhiên	Tại Nghị quyết số 84/NQ-CP ngày 29/5/2020 của Chính phủ về việc các nhiệm vụ, giải pháp tháo gỡ khó khăn cho sản xuất kinh doanh, thúc đẩy giải ngân vốn đầu tư công và bảo đảm trật tự an toàn xã hội trong bối cảnh đại dịch Covid-19 đã nêu rõ: <i>Chính phủ trình UBTVQH xem xét, quy định mức</i>

TT	Các đơn vị	Công văn	Ý kiến tham gia	Giải trình
			<p>liệu; An Độ tạm dừng hầu hết các loại thuế trong ngành hàng không; Thái Lan giảm tới 96% thuế môi trường đối với nhiên liệu từ 06/02 tới 30/9/ 2020).</p> <p>- Đề nghị thời hạn áp dụng mức thuế mới nên là 01 năm kể từ ngày ký và đề nghị UBTVQH sớm quyết định để có thể áp dụng từ 01/7/2020. Lý do là trong thời gian qua, các doanh nghiệp hàng không thua lỗ, các khoản nợ đang khá lớn, việc áp dụng mức thuế sớm hơn sẽ giúp các doanh nghiệp giảm nợ, từ đó cải thiện sự cân đối dòng tiền và tính thanh khoản của doanh nghiệp.</p>	<p><i>thuế BVMT đối với nhiên liệu bay bằng 70% mức thuế hiện hành, áp dụng đến hết ngày 31/12/2020.</i></p>
3	Bộ Tư pháp	2130/ PLDSKT 12/6/2020	BTP- ngày Đề nghị rà soát dự thảo Nghị quyết với Luật BVMT, Luật BHVBQPPL để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật; Đồng thời đề nghị rà soát, chỉnh sửa lại dự thảo Nghị quyết theo đúng quy định và gửi Bộ Tư pháp thẩm định theo đúng quy định.	Bộ Tài chính tiếp thu và hoàn thiện hồ sơ dự án Nghị quyết theo đúng quy định.