

VESS

VATC

NHỮNG ĐẶC ĐIỂM CẦN LƯU Ý CỦA THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU VIỆT NAM

Sự ảnh hưởng đến phúc lợi hộ gia đình

PGS.TS. Nguyễn Đức Thành
ThS. Hà Thị Dịu

Hà Nội - 2023

VESS



Ấn phẩm này được Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế và Chiến lược Việt Nam cập nhật từ bản Tóm tắt chính sách của nghiên cứu cùng tên, được công bố vào ngày 27/06/2023. Nghiên cứu được Liên minh Công bằng Thuế Việt Nam (VATJ) thực hiện dưới sự hỗ trợ của Tổ chức Oxfam tại Việt Nam. Quan điểm trong bài viết là của nhóm tác giả, không nhất thiết phản ánh quan điểm của Tổ chức Oxfam.

Bản quyền ấn phẩm thuộc về Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế và Chiến lược Việt Nam. Nội dung ấn phẩm có thể được sử dụng cho các mục đích phi thương mại, không cần xin phép nhưng cần trích dẫn nguồn.

► Các vấn đề liên quan đến ấn phẩm, vui lòng liên hệ:

TRUNG TÂM NGHIÊN CỨU KINH TẾ VÀ CHIẾN LƯỢC VIỆT NAM (VESS)

Địa chỉ: Tầng 7, Toà nhà Kim khí Thăng Long, Số 1 Lương Yên,
Bạch Đằng, Hai Bà Trưng, Hà Nội

Điện thoại: 097.560.8677

Email: info@vess.org.vn

Website: www.vess.org.vn

Bản quyền © VESS 2020 - 2023

NHỮNG ĐẶC ĐIỂM CẦN LƯU Ý CỦA THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU VIỆT NAM

Sự ảnh hưởng đến phúc lợi hộ gia đình

PGS.TS. Nguyễn Đức Thành
ThS. Hà Thị Dịu

Hà Nội - 2023

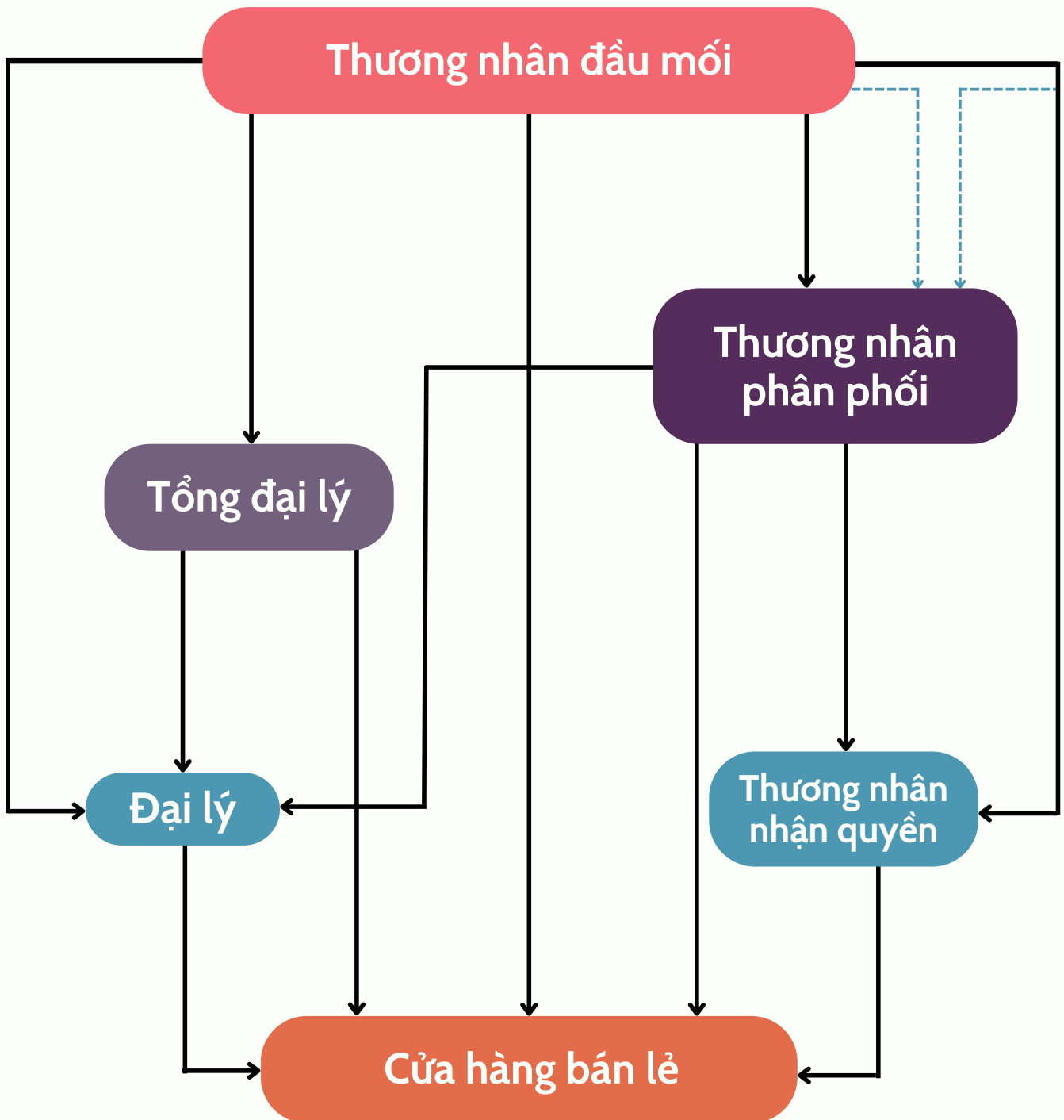
"Năm 2022, Việt Nam đã chứng kiến sự biến động bất thường của thị trường xăng dầu trong nước. Điều này đã tạo nên các ảnh hưởng tiêu cực đến tình hình kinh tế - xã hội tại Việt Nam. Đã đến lúc cần lưu ý đến các đặc điểm của thị trường, để hiểu rõ và góp phần thay đổi các vấn đề hiện hữu trong kinh doanh xăng dầu. Những vấn đề này có thể không còn phù hợp với bối cảnh kinh tế - chính trị - xã hội trong thời điểm hiện tại và dài hạn. Thông qua đó xây dựng một thị trường xăng dầu vận hành trơn tru, cân bằng hài hòa lợi ích giữa các bên gồm: chính phủ, doanh nghiệp kinh doanh và người tiêu dùng"

Những đặc điểm chính của thị trường xăng dầu Việt Nam tính đến hết năm 2022

Xăng dầu là một trong những mặt hàng thiết yếu đối với người tiêu dùng. Do đó, việc đánh các loại thuế đối với mặt hàng xăng dầu ảnh hưởng trực tiếp đến đời sống và chi tiêu của hộ gia đình. Tại Việt Nam, hiện mỗi lít xăng, dầu bán ra đang phải chịu các loại thuế như: Giá trị gia tăng (10%), nhập khẩu (khoảng 10%), tiêu thụ đặc biệt (từ 8-10%) và bảo vệ môi trường. Chỉ trong vòng hai tháng (12/4/2022 đến 13/6/2022), giá xăng dầu đã tăng liên tục sáu lần, vượt mức 32.000 đồng/lít (tăng gần 50% so với đầu năm 2022) và vượt đỉnh lịch sử tháng 7/2014 (26.140 đồng/lít). Cách áp các khoản thuế lên mặt hàng xăng dầu đang gián tiếp tạo nên gánh nặng giá đối với người tiêu dùng khi giá xăng dầu thế giới tăng. Điều này tạo sức ép phải thay đổi cách tính các loại thuế theo hướng tiết giảm nhằm giảm bớt gánh nặng này. Tuy nhiên, thuế xăng dầu hiện đang đóng góp một phần quan trọng trong ngân sách nhà nước. Việc giảm thuế sẽ dẫn tới hao hụt không hề nhỏ trong thu ngân sách, gây ảnh hưởng tới các hoạt động kinh tế khác.

Giá xăng dầu bán lẻ được cấu thành dựa trên nhiều nhân tố khác nhau. Trong đó, cơ chế vận hành thị trường xăng dầu được coi là một trong những nhân tố chính ảnh hưởng đến giá xăng dầu hiện nay. Chính vì vậy thông qua việc hiểu rõ cách vận hành thị trường xăng dầu, chúng ta có thể đưa ra được các giải pháp thấu đáo nhằm giải quyết một cách căn cơ trong việc tính toán các loại thuế đối với mặt hàng này.

Chuỗi cung ứng xăng dầu tại Việt Nam



Thị trường xăng dầu tại Việt Nam

Thị trường xăng dầu Việt Nam đang được vận hành theo các quy định của Nghị định 95/2021/NĐ-CP và Nghị định 83/2014/NĐ-CP do Chính phủ ban hành. Các quy định trong hai nghị định nêu trên nhằm mục tiêu duy trì ổn định của thị trường xăng dầu cũng như sự an toàn trong lao động và hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Tuy nhiên, những quy định này cũng gián tiếp gây ra ảnh hưởng tiêu cực đến thị trường và các bên liên quan, với nhiều dấu vết của các nhóm lợi ích muốn duy trì vị thế. Các quy định liên quan đến việc kiểm soát chặt chẽ cấu trúc của chuỗi cung ứng, từ phân phối cho tới bán lẻ đã tạo nên hiện tượng độc quyền bán trong ngành xăng dầu tại Việt Nam. Điều này góp phần duy trì sức mạnh trong việc chi phối thị trường của các doanh nghiệp, vốn đã được hình thành trong lịch sử, bao trùm cả chuỗi cung ứng từ phân phối tới bán lẻ. Hệ quả của nó là làm giảm sức hút, tạo ra rào cản gia nhập vào các phân đoạn thị trường cũng như tính cạnh tranh giữa các doanh nghiệp. Có thể thấy, thị trường xăng dầu Việt Nam có những đặc điểm mang tính độc quyền bán cao, dẫn tới rủi ro đứt gãy chuỗi cung ứng như đã thấy trong một số diễn biến gần đây. Như vậy, mục đích duy trì sự ổn định của thị trường đã không đạt được.

Thông qua việc kiểm soát và điều hành giá xăng dầu, Chính phủ mong muốn đảm bảo vấn đề an ninh năng lượng, đồng thời hy vọng ổn định mức giá của một đầu vào quan trọng trong nền kinh tế. Tuy nhiên, điều này có thể dẫn đến tình trạng doanh nghiệp bán lẻ bị lỗ vốn, đóng cửa, rút khỏi thị trường do lợi nhuận không đảm bảo đủ chi phí kinh doanh. Kết quả là hạ tầng năng lượng trong nước, hoạt động sản xuất kinh doanh, đời sống sinh hoạt của người dân và an ninh năng lượng quốc gia bị ảnh hưởng một cách nghiêm trọng.

Cơ chế hiện hành về thực hiện dự trữ xăng dầu quốc gia đang đặt trách nhiệm lên doanh nghiệp đầu mối, làm tăng chi phí của doanh nghiệp vì họ phải gánh chịu các chi phí liên quan. Gánh nặng này cuối cùng được chuyển lên vai người tiêu dùng. Do thay đổi quy định về thời gian dự trữ trong Nghị định 95, trên thực tế, tổng mức dự trữ xăng dầu Việt Nam hiện đang ở mức khiêm tốn (khoảng 65 ngày nhập khẩu ròng), khá thấp so với tiêu chuẩn dự trữ xăng dầu quốc gia của Tổ chức Năng lượng Quốc tế (IEA) (90 ngày nhập khẩu ròng). Với mức dự trữ hiện nay của Việt Nam thì khó có thể đảm bảo an ninh năng lượng quốc gia trong bối cảnh thị trường xăng dầu thế giới có biến động bất ngờ hoặc xảy ra các biến cố trong quan hệ quốc tế.

Cách thức tính giá cơ sở hiện nay cũng có nhiều điểm yếu khiến giá xăng dầu cơ sở không phản ánh đúng giá xăng dầu thực tế và không theo kịp sự thay đổi giá của thị trường quốc tế. Cách tính thuế hoàn toàn theo tỷ lệ (thuế nhập khẩu, thuế TTĐB, thuế VAT) hiện nay có thể khiến nguồn thu ngân sách bị ảnh hưởng khi giá thế giới giảm hoặc khuếch đại giá trong nước khi giá thế giới tăng mạnh và đột ngột (hiệu ứng gia tốc). Đồng thời cách tính thuế nhập khẩu bình quân gia quyền đang gián tiếp làm giảm tính đa dạng hóa thị trường nhập khẩu xăng dầu. Các doanh nghiệp nhập khẩu có xu hướng tập trung mua xăng dầu từ các quốc gia đã ký kết hiệp định FTA có mức thuế suất thấp hơn mức thuế nhập khẩu bình quân (Hàn Quốc, Singapore, Malaysia).

Bảng so sánh sự khác biệt trong cách tính giá cơ sở xăng dầu theo Nghị định 83 và 95

	Nghị định 83/2014/NĐ-CP	Nghị định 95/2021/NĐ-CP
Cách tính giá	Sử dụng giá CIF để tính giá cơ sở, thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế VAT	Sử dụng giá xăng dầu thế giới để tính giá cơ sở, thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế VAT Phân chia xăng dầu thành xăng dầu từ nguồn trong nước và nhập khẩu để tính giá
Chi phí vận chuyển	Chi phí đưa xăng dầu từ nước ngoài về cảng tại Việt Nam	<ul style="list-style-type: none"> Chi phí đưa xăng dầu từ nước ngoài về cảng Việt Nam Chi phí đưa xăng dầu từ các nhà máy lọc dầu trong nước về đến cảng
Thuế nhập khẩu	Bình quân gia quyền thuế suất nhập khẩu theo hiệp định MFN và FTA theo sản lượng nhập khẩu của quý trước	Mức thuế suất thuế nhập khẩu bình quân gia quyền được xác định theo quý trên cơ sở sản lượng xăng dầu nhập khẩu và mức thuế suất thuế nhập khẩu bình quân gia quyền (%) của quý trước
Giá tính thuế TTĐB	Giá CIF + thuế nhập khẩu	Sử dụng hai loại giá để làm giá tính thuế: <ul style="list-style-type: none"> Giá từ nguồn nhập khẩu = Giá xăng dầu thế giới + chi phí vận chuyển về cảng VN + thuế nhập khẩu Giá từ nguồn trong nước = Giá xăng dầu thế giới + premium trong nước
Giá tính thuế VAT	Giá CIF + thuế nhập khẩu + thuế TTĐB + thuế BVMT + chi phí khác	Sử dụng hai loại giá để làm giá tính thuế: <ul style="list-style-type: none"> Giá từ nguồn nhập khẩu = Giá xăng dầu thế giới + chi phí vận chuyển về cảng VN + thuế nhập khẩu + thuế TTĐB + thuế BVMT + chi phí khác Giá từ nguồn trong nước = Giá xăng dầu thế giới + premium trong nước + thuế TTĐB + thuế BVMT + chi phí khác
Thời gian điều chỉnh giá	15 ngày	10 ngày

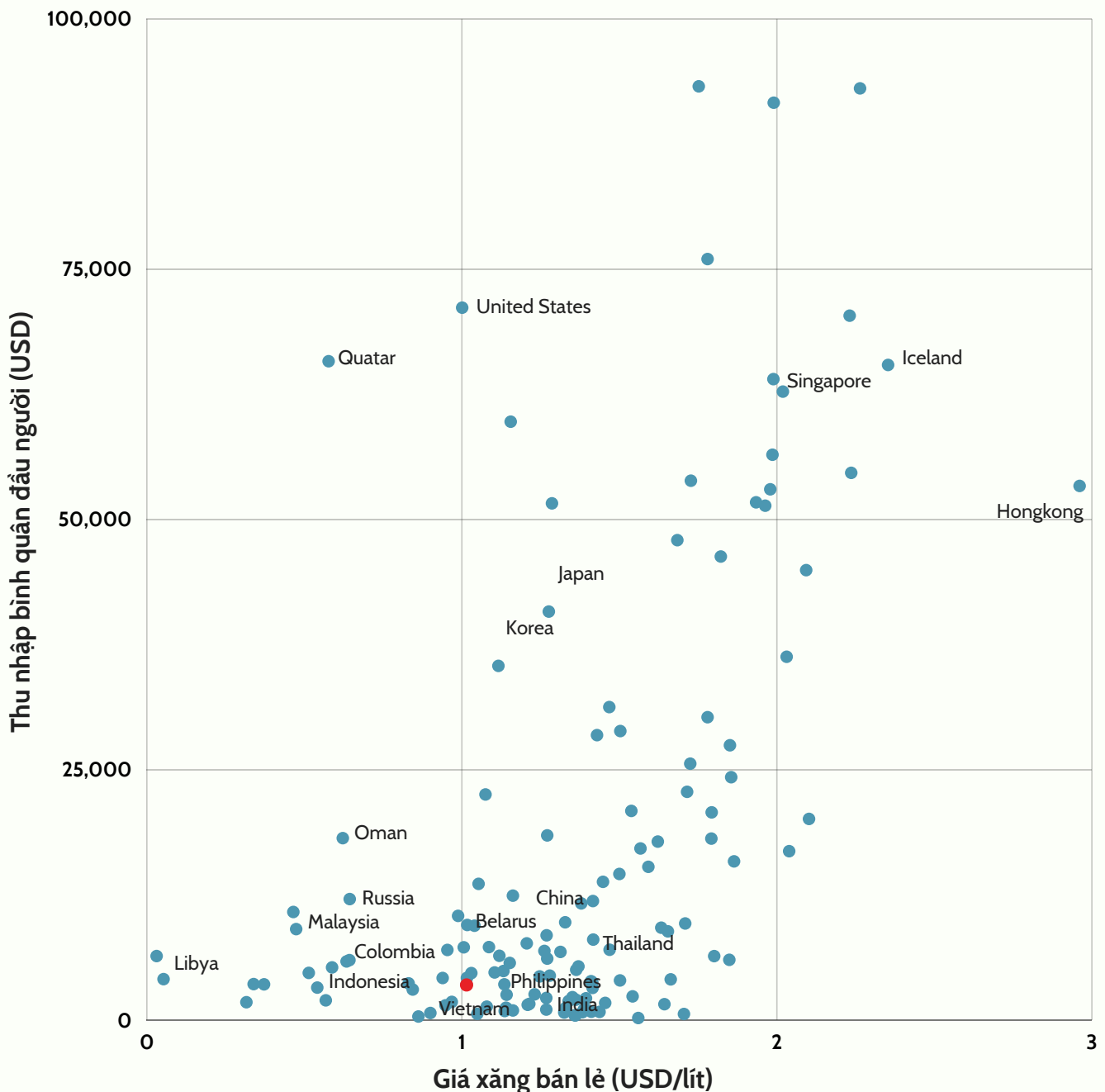
Cách áp các loại thuế đối với mặt hàng xăng dầu tại Việt Nam tương đối khác biệt so với một vài quốc gia trên thế giới và trong khu vực. Việt Nam là một trong số ít các quốc gia sử dụng các khoản thuế tương đối để áp lên mặt hàng xăng dầu, đồng thời là quốc gia hiếm hoi áp trực tiếp đồng thời hai khoản thuế Tiêu thụ đặc biệt và Bảo vệ môi trường lên mặt hàng này.

Một vài sắc thuế chính áp lên ngành xăng dầu tại một số quốc gia trên thế giới tính đến hết năm 2022

Quốc gia	Thuế VAT	Thuế TTĐB	Thuế bán lẻ	Thuế nhập khẩu	Thuế BVMT	Thuế khai thác	Khác (Thuế địa phương, thuế nhiên liệu, v.v)
Mỹ	n/a	1.122 VND/lít	4-9%	n/a	Giấy phép	n/a	0.913 - 3.661 VND/lít
Trung Quốc	13%	5.195 VND/lít	n/a	Tùy theo hiệp định	n/a	13%	n/a
Nga	20%	1,5%		n/a	n/a	+	n/a
Hàn Quốc	TEET: ~9.516 VND/lít Thuế giáo dục: 15% Thuế oto địa phương: 26%				Giấy phép	n/a	n/a
Indonesia	10%	5%	-	+	n/a	n/a	5%
Malaysia	n/a	n/a	10%	+	n/a	n/a	n/a
Philippines	12%	4.314 VND/lít	n/a	+	n/a	n/a	+
Singapore	9%	11.574 - 13.854 VND/lít	n/a	n/a	~0.180 VND/lít	n/a	11.504 VND/lít
Thái lan	7%	3.348 - 3.768 VND/lít	n/a	+	n/a	n/a	+
Việt Nam	10%	7-10%	n/a	10-20%	1.000 - 2.000 VND/lít	n/a	n/a

Thoạt nhìn thì giá bán lẻ trên mỗi lít xăng, dầu tại Việt Nam có vẻ thấp so với nhiều quốc gia trên thế giới, nhưng so với thu nhập bình quân đầu người thì mức giá này ở vị trí cao hơn so với một vài quốc gia phát triển như Mỹ, Nga hay các quốc gia có cùng điều kiện về kinh tế như Malaysia, Indonesia, v.v. Khi giá xăng dầu ở mức cao, Việt Nam hoàn toàn có thể phải đối mặt với lạm phát tăng, giá các nguyên liệu đầu vào tăng, ảnh hưởng tới các hoạt động sản xuất kinh doanh và sinh hoạt của người dân. Các chính sách thuế hiện tại có thể không còn phù hợp với bối cảnh giá xăng dầu thế giới biến động bất thường như hiện nay.

Vị trí của giá xăng và thu nhập bình quân đầu người của một số quốc gia trên thế giới ngày 03/04/2023



Chú thích: Chấm đỏ là vị trí của Việt Nam

Nguồn: WorldBank và Globalpetropice (2023)

Đo lường ảnh hưởng của chi tiêu cho xăng dầu lên phúc lợi hộ gia đình Việt Nam

Dựa trên phân tích về chi tiêu cho xăng dầu của các hộ gia đình tại Việt Nam giai đoạn 2012-2018, nhóm tác giả nhận thấy các hộ gia đình có thu nhập thấp có xu hướng tăng tiêu dùng cho xăng dầu qua các năm. Đồng thời số hộ sử dụng xăng dầu tăng theo thời gian. Hộ gia đình thu nhập thấp có ít khả năng tiết kiệm chi tiêu xăng dầu hơn hộ gia đình có thu nhập cao bởi vì họ tiêu dùng xăng dầu ở mức cần thiết nên ít bị co dãn về giá đối với mặt hàng này. Những hộ này thường tập trung nhiều hơn ở các vùng kém phát triển kể cả về kinh tế cũng như hạ tầng giao thông, ở nông thôn hay ở miền núi. Chính vì vậy, họ dễ bị ảnh hưởng nhiều hơn do sự thay đổi giá xăng dầu so với nhóm các hộ có thu nhập trung bình, khá và cao. Tốc độ tăng thu nhập và chi tiêu cũng có ảnh hưởng đáng kể tới tổng thể chi tiêu cho xăng dầu. Trình độ học vấn, giới tính chủ hộ và tỷ lệ người trên 18 tuổi trong hộ có sự tương quan với chi tiêu cho xăng dầu của hộ gia đình.

Thông qua mô hình hồi quy hai giai đoạn, nhóm nghiên cứu tiến hành ước lượng tác động của chi tiêu bình quân cho xăng dầu tới phúc lợi đa chiều bình quân đầu người của hộ gia đình Việt Nam giai đoạn 2012-2018. Kết quả ước lượng cho thấy hệ số của biến chi tiêu bình quân cho xăng dầu mang dấu âm. Điều này có thể hiểu rằng, nếu chi tiêu cho xăng dầu bình quân của hộ gia đình tăng lên thì phúc lợi đa chiều bình quân đầu người của hộ sẽ giảm xuống. Điều này hàm ý rằng việc giảm chi tiêu cho xăng dầu sẽ giúp cải thiện phúc lợi đa chiều bình quân đầu người của hộ gia đình. Do đó, việc tính toán lại các loại thuế góp phần quan trọng trong việc giảm mức chi tiêu cho xăng dầu của hộ gia đình tại Việt Nam.

Để thấy rõ ảnh hưởng của tiêu thụ xăng dầu tới phúc lợi hộ gia đình theo thu nhập, nhóm tác giả tiếp tục ước lượng phân theo năm nhóm thu nhập. Dựa trên kết quả ước lượng có thể thấy, khi tăng chi tiêu cho xăng dầu thì phúc lợi bình quân của hộ gia đình nghèo sẽ giảm và có ý nghĩa thống kê ở mức 10%. Đối với nhóm giàu và nhóm khá xảy ra hiện tượng tương tự. Chi tiêu cho xăng dầu tăng thì phúc lợi hộ gia đình giảm. Nhưng chưa có đủ bằng chứng chứng minh ảnh hưởng của tăng chi tiêu xăng dầu lên phúc lợi hộ gia đình của nhóm cận nghèo và nhóm trung bình.

Tóm lại, kết quả nghiên cứu và ước lượng mô hình hàm ý rằng việc cải cách trên thị trường xăng dầu sẽ giúp thị trường vận hành hiệu quả, đem lại mức giá thấp hơn và ổn định hơn, có thể giúp tăng phúc lợi đa chiều hộ gia đình tại Việt Nam trong dài hạn.

Kết luận và khuyến nghị chính sách

Dựa trên các phân tích mang tính thể chế và định lượng như đã nêu, nhóm tác giả cho thấy một phần thực trạng của thị trường xăng dầu Việt Nam. Các quy định chặt chẽ góp phần đảm bảo chất lượng sản phẩm, sự an toàn trong lao động và kinh doanh. Tuy nhiên các chính sách này có thể gây ảnh hưởng tiêu cực đến thị trường, làm giảm bớt tính cạnh tranh của thị trường, thông qua việc duy trì các rào cản gia nhập thị trường của các doanh nghiệp mới, duy trì lợi ích của các nhóm doanh nghiệp đã tồn tại trong thị trường vì lý do lịch sử.

Nguyên lý căn bản mà nhóm tác giả đề xuất, là cần cải cách thị trường xăng dầu dựa trên hai định hướng lớn:

1

Tách bạch các phân đoạn thị trường trong chuỗi cung ứng (xuất nhập khẩu, phân phối, đại lý, bán lẻ...) để tăng tính chuyên môn hóa của mỗi phân đoạn và tính cạnh tranh trong mỗi phân đoạn.

2

Cải cách thị trường theo hướng tăng tính cạnh tranh trên tất cả các phân đoạn thị trường của toàn chuỗi cung ứng thông qua việc giảm điều kiện kinh doanh (nhằm giảm điều kiện gia nhập thị trường).

Khuyến nghị chính sách

Cụ thể, cần xác định rõ các thị trường khác nhau (xuất nhập khẩu, phân phối, đại lý, bán lẻ...), thiết kế hệ thống động lực và cơ chế vận hành tách biệt nhau, nhằm tăng tính chuyên môn hóa và tính cạnh tranh trong mỗi thị trường. Do thực tế lịch sử, có những doanh nghiệp chi phối chuỗi cung ứng trên tất cả các phân đoạn thị trường, nhưng điều đó không có nghĩa là doanh nghiệp đó có thể duy trì hiệu quả trên mọi phân đoạn. Vì vậy, cần loại bỏ các rào cản gia nhập thị trường cho mỗi phân đoạn, không dùng các điều kiện ràng buộc ở phân đoạn này để cản trở sự tham gia ở phân đoạn khác. Ví dụ, doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu hoặc doanh nghiệp phân phối thì không nhất thiết phải sở hữu các cửa hàng bán lẻ hoặc bắt buộc đã có hợp đồng với các tổng đại lý/đại lý hoặc các nhà phân phối cấp thấp hơn. Hoặc các doanh nghiệp phân phối cấp thấp hơn (hoặc cửa hàng bán lẻ) có thể nhập xăng dầu từ nhiều nguồn khác nhau, nhằm tăng tính cạnh tranh của các nhà cung ứng, và do đó cải thiện chất lượng cung cấp. Nên để quá trình hình thành chuỗi cung ứng diễn ra tự nhiên theo điều kiện của mỗi doanh nghiệp trên thị trường.

Để tăng tính cạnh tranh trong thị trường kinh doanh xăng dầu, nhóm nghiên cứu đề xuất các giải pháp cụ thể, bao gồm: (1) nên xem xét loại bỏ quy định về khoảng cách tối thiểu của Bộ Xây dựng để tăng tính cạnh tranh cho thị trường; (2) quy rõ trách nhiệm về chất lượng sản phẩm cho các bên tham gia trong thị trường; (3) sửa đổi chính sách liên quan như các quy định vận hành thị trường, chiết khấu, cho phép doanh nghiệp bán lẻ được nhập xăng dầu từ nhiều nguồn cung cấp khác nhau. Từ đó tạo nên sự cạnh tranh trong giá/chất lượng xăng dầu bán lẻ giữa các doanh nghiệp với nhau, gián tiếp mang lại lợi ích cho người tiêu dùng trong nước.

Việc kiểm soát giá và điều hành giá xăng dầu giúp chính phủ đảm bảo an ninh năng lượng, giúp ổn định kinh tế thị trường do xăng dầu là một trong những chi phí đầu vào quan trọng cấu thành nên giá của các sản phẩm khác. Nhưng việc kiểm soát giá xăng dầu có khả năng gây ra tình trạng các doanh nghiệp bán lẻ bị thua lỗ, buộc phải đóng cửa, rút khỏi thị trường do giá xăng dầu cơ sở không sát với giá thực tế của doanh nghiệp. Đồng thời có thể ảnh hưởng đến lợi ích của người tiêu dùng khi giá xăng cơ sở cao hơn so với giá xăng dầu thực tế trong nước. Do đó, chính phủ và các cơ quan ban ngành liên quan cần **tính đúng và tính đủ giá xăng dầu cơ sở, đảm bảo cân bằng hài hòa lợi ích của người tiêu dùng, doanh nghiệp bán lẻ và chính phủ. Để thị trường tự vận hành giá xăng dầu dưới sự giám sát của Nhà nước** có thể giúp tăng tính tự do của thị trường xăng dầu. Chính phủ nên xem xét nghiên cứu hình thành, xây dựng sàn giao dịch cung cấp xăng dầu trong nước để tác động đến giá xăng dầu cốt lõi trong tính giá cơ sở, cũng như giải quyết vấn đề về dự trữ xăng dầu quốc gia.

Vấn đề dự trữ năng lượng quốc gia có thể gây ảnh hưởng tiêu cực đến an ninh năng lượng trong nước cũng như lợi ích của doanh nghiệp và người tiêu dùng. Chính phủ cần làm rõ trách nhiệm của Nhà nước trong việc thực hiện dự trữ xăng dầu quốc gia, tách chức năng chính sách khỏi chức năng kinh doanh của các doanh nghiệp đầu mối.

Khuyến nghị chính sách (tiếp)

So với thu nhập bình quân đầu người của Việt Nam thì giá bán lẻ xăng dầu đang ở vị trí tương đối cao so với một vài quốc gia phát triển hoặc có thu nhập cao như Mỹ, Nga, Malaysia, Indonesia, v.v. Trong khi đó, nhóm hộ dễ bị ảnh hưởng nhất bởi sự biến động mạnh của giá xăng dầu lại là các hộ gia đình có thu nhập thấp, tập trung đông ở các vùng kém phát triển kể cả về kinh tế cũng như hạ tầng giao thông, như nông thôn và miền núi. Chính vì vậy, việc **tập trung tạo lập một thị trường cho phép giá xăng dầu ở mức vừa phải so với thu nhập của người dân**, đặc biệt hộ nghèo, có thể có tác động tích cực đến phúc lợi của hộ gia đình.

Thông qua ước lượng mô hình hồi quy tác động của chi tiêu cho xăng dầu lên phúc lợi đa chiều của hộ gia đình, kết quả nghiên cứu cũng chỉ ra rằng, nếu chi tiêu cho xăng dầu của hộ gia đình tăng lên thì phúc lợi đa chiều bình quân đầu người của hộ sẽ giảm xuống. Điều này hàm ý rằng việc cắt giảm chi tiêu cho xăng dầu sẽ giúp cải thiện phúc lợi đa chiều bình quân đầu người của hộ gia đình. Kiểm soát giá xăng dầu ở mức hợp lý có thể giúp cắt giảm chi tiêu cho xăng dầu của hộ gia đình trong bối cảnh số lượng hộ và lượng xăng dầu tiêu dùng của hộ có xu hướng tăng. Điều này cũng hàm ý rằng việc **tạo dựng một thị trường xăng dầu hiệu quả, tạo mặt bằng giá thấp và ổn định hơn**, sẽ giúp tăng phúc lợi hộ gia đình Việt Nam trong dài hạn.

Trong bối cảnh thị trường xăng dầu biến động liên tục như hiện nay, cách tính các khoản thuế lên mặt hàng xăng dầu có thể không còn phù hợp. Các vấn đề bị động về nguồn thu khi giá xăng dầu thế giới giảm hoặc tăng gánh nặng về giá khi giá thế giới tăng mạnh và đột ngột (hiệu ứng gia tốc) đã xảy ra trong quá khứ là hệ quả của việc áp thuế tương đối lên mặt hàng này. Giá xăng dầu cao tạo ra nhiều tiêu cực cho nền kinh tế. Việt Nam có thể đối mặt với lạm phát, thuế tăng, giá đầu vào sản xuất tăng, do xăng dầu được coi là một trong các khoản chi phí đầu vào của sản xuất. Với tỷ trọng thuế 25% (2022), việc **thay đổi cách áp thuế lên mặt hàng xăng dầu có thể dẫn tới thay đổi giá xăng dầu bán lẻ** một cách đáng kể. Để giảm tỷ trọng thuế xăng dầu trong giá cơ sở cũng như tránh các khoản thu từ thuế tăng mạnh do giá xăng dầu thế giới tăng cao khiến giá xăng dầu bán lẻ ở mức cao như năm 2022, nhóm tác giả khuyến nghị: (1) thay đổi cách áp hai khoản thuế BVMT hoặc thuế TTĐB theo hướng như các quốc gia khác trên thế giới (gộp hai loại vào một hoặc bỏ một trong hai); (2) sử dụng thuế tuyệt đối thay vì thuế tương đối, cụ thể với thuế tiêu thụ đặc biệt, với mức gợi ý là 2.000 VND/lít. Đồng thời, lưu ý ngay cả các loại thuế tương đối vốn có (như VAT, thuế nhập khẩu), cũng cần cân nhắc một giới hạn tuyệt đối, ví dụ 3.000 VND/lít. Những mức tuyệt đối này cần được điều chỉnh định kỳ theo điều kiện thị trường và xã hội.

Tài liệu tham khảo

- EIA. (2023). *Gasoline and Diesel Fuel Update*.
<https://www.eia.gov/petroleum/gasdiesel/index.php>
- GlobalPetrolPrices (2023). Gasoline prices, litre, 03-April-2023.
https://www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/. Truy cập ngày 03/04/2023.
- Ryohei, I. (2015). *Household Energy Burden in Japan-Efficient Energy Subsidy Systems Should Be Provided for Low-income*.
<https://policycommons.net/artifacts/1753208/household-energy-burden-in-japan/2484802/>.
- Thư viện pháp luật (2022). Nghị định 83/2014/NĐ-CP về kinh doanh xăng dầu.
<https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thuong-mai/Nghi-dinh-83-2014-ND-CP-kinh-doanh-xang-dau-248283.aspx>. Truy cập ngày 10/12/2022.
- Thư viện pháp luật (2022). Nghị định 95/2021/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 về kinh doanh xăng dầu. <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thuong-mai/Nghi-dinh-95-2021-ND-CP-sua-doi-Nghi-dinh-83-2014-ND-CP-465893.aspx>. Truy cập ngày 10/12/2022.
- VCCI. (2023). VCCI_Góp ý Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định 95/2021/NĐ-CP và Nghị định 83/2014/NĐ-CP về kinh doanh xăng dầu. *VIB Online*. https://vibonline.com.vn/bao_cao/vcci_gop-y-du-thao-nghi-dinh-sua-doi-bo-sung-nghi-dinh-95-2021-nd-cp-va-nghi-dinh-83-2014-nd-cp-ve-kinh-doanh-xang-dau
- WorldBank (2023). DataBank. World Development Indicators.
<https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>. Truy cập ngày 10/01/2023.



LIÊN MINH CÔNG BẰNG THUẾ VIỆT NAM (VATJ)

Liên minh Công bằng thuế Việt Nam (VATJ) được thành lập năm 2018. Liên minh bao gồm nhiều thành viên, là các cơ quan, tổ chức và cá nhân hoạt động tích cực trong lĩnh vực kinh tế, đặc biệt là chủ đề thuế. Mục tiêu của Liên minh là chia sẻ tầm nhìn vì một Việt Nam phát triển bền vững thông qua các chính sách thuế đảm bảo tính công bằng. Liên minh Công bằng thuế Việt Nam được điều phối bởi Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế và Chiến lược Việt Nam (VESS).

TRUNG TÂM NGHIÊN CỨU KINH TẾ VÀ CHIẾN LƯỢC VIỆT NAM (VESS)

Là một trung tâm nghiên cứu độc lập không-vì-lợi-nhuận, mục tiêu của VESS là thực hiện các phân tích kinh tế và chiến lược nhằm giúp các cơ quan hoạch định chính sách, các doanh nghiệp, các tổ chức quốc tế và các nhóm lợi ích nâng cao chất lượng quyết định, dựa trên sự thấu hiểu bản chất của những vận động kinh tế và quan hệ quốc tế.

Địa chỉ: Tầng 7, Toà nhà Kim khí Thăng Long, Số 1 Lương Yên,
Bạch Đằng, Hai Bà Trưng, Hà Nội

Điện thoại: 097.560.8677

Email: info@vess.org.vn

Website: www.vess.org.vn

Bản quyền © VESS 2020 - 2023