

Chính sách thuế đối với xăng, dầu ở một số nước

CHÍNH SÁCH THUẾ ĐỐI VỚI XĂNG, DẦU Ở MỘT SỐ NƯỚC

Xăng, dầu là những mặt hàng nguyên nhiên liệu chiến lược, có vai trò hết sức quan trọng đối với nền kinh tế, tác động rất lớn đối với nhiều ngành nghề sản xuất - kinh doanh và đời sống người dân. Do đó, các quốc gia đều sử dụng chính sách thuế vừa làm công cụ quản lý giá xăng, dầu, điều tiết tiêu dùng xăng, dầu, vừa điều tiết nguồn thu ngân sách.

Chính sách thuế đối với xăng, dầu ở các nước trên thế giới thường bao gồm thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB), thuế giá trị gia tăng (GTGT), thuế bảo vệ môi trường, trong đó mỗi sắc thuế có vai trò khác nhau, tùy thuộc vào quan điểm của mỗi quốc gia. Chính sách thuế đối với xăng dầu phụ thuộc vào mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia trong từng thời kỳ cũng như diễn biến giá dầu thế giới. Nghiên cứu chính sách thuế xăng, dầu các nước thấy rằng, tỷ trọng thuế trên giá bán lẻ xăng, dầu ở các nước rất khác nhau, khoảng 50 - 60% ở phần lớn các nước phát triển; trong khu vực châu Á cũng rất khác nhau: Hàn Quốc 49%, Thái Lan 45%, Ma-lai-xi-a 29%.

Bảng 1. Tỷ trọng thuế/giá bán lẻ xăng RON 95 ở một số nước (%)

Quốc gia	2012	2013	2014
Áo	52,9	53,1	52,6
Bỉ	53,3	54,5	54,6
Ca-na-đa	29,2	28,7	27,62
Ét-xtô-ni-a	47,8	48,9	49,3
Pháp	57,9	59,3	57,1
Đức	55,6	56,9	57
Tây Ban Nha	48	49,8	50

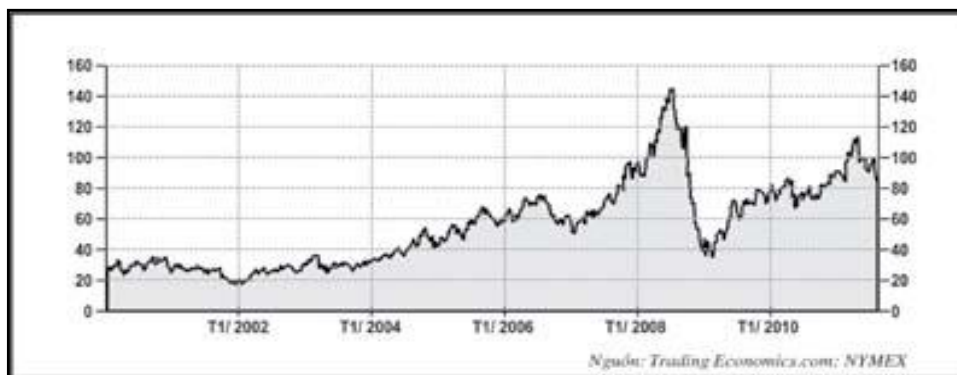
Nguồn: Energy Prices and taxes

Trong giai đoạn 2007 - 2008, giá dầu thế giới tăng cao, có thời điểm vượt ngưỡng 140 USD/thùng. Trong bối cảnh đó, hầu hết các nước, nhất là các nước đang phát triển đều có những biện pháp, bao gồm trợ giá và/hoặc giảm thuế (áp dụng chung hoặc áp dụng cho một số lĩnh vực) đối với mỗi

lít xăng, dầu thành phẩm (Trung Quốc, Phi-líp-pin, Bra-xin, Thái Lan, Ấn Độ...) để giảm thiểu tác động của giá xăng, dầu đối với tăng trưởng kinh tế.

Hình 1. Giá dầu thô trên thị trường thế giới giai đoạn 2000 - 2011

Đơn vị: USD/ thùng



Từ năm 2010 đến giữa năm 2014, giá dầu trên thị trường thế giới tương đối ổn định ở mức 110 - 120 USD/thùng. Tuy nhiên, từ tháng 6/2014, giá dầu thế giới đã giảm mạnh (ngày 05/01/2015 giá dầu thô ngọt nhẹ tại thị trường Niu Yoóc có lúc giảm xuống dưới 50 USD/thùng) do cung, cầu về dầu mỏ trên thế giới, sự tăng giá của đồng USD và các nhân tố địa - chính trị và được dự báo ít có khả năng giảm sâu hơn. Trước tình hình giá dầu giảm, một số nước đã có điều chỉnh chính sách nhằm tranh thủ cơ hội, giảm thiểu tác động không thuận, tùy theo điều kiện đặc thù của mình.

Trong năm 2014, nhiều quốc gia điều chỉnh chính sách thuế đối với xăng dầu, tập trung vào thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và thuế tiêu thụ đặc biệt, nhằm tăng thu ngân sách, đồng thời điều tiết tiêu dùng, theo đó, các nước sản xuất và/hoặc xuất khẩu dầu đã giảm thuế đánh vào hoạt động khai thác hoặc xuất khẩu dầu và năng lượng nhằm giảm gánh nặng cho các tập đoàn năng lượng.

Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu

Chính sách thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu được nhiều nước sử dụng như là công cụ để hạn chế xuất khẩu và thường tập trung vào một số nhóm hàng hoá là khoáng sản, tài nguyên. Trong bối cảnh giá dầu giảm mạnh, tác động đến lợi nhuận và sản xuất của các công ty khai thác dầu, Nga giảm thuế xuất khẩu dầu từ 54 USD/thùng xuống 38 USD/thùng (trong khi đó Anh áp dụng biện pháp giảm thuế TNDN đối với các công ty dầu mỏ từ 32% xuống 30%). Trung Quốc đã điều chỉnh thuế nhập khẩu diesel từ 0% lên 1%, áp dụng từ ngày 1/1/2014, không điều chỉnh thuế nhập khẩu đối với các nhiên liệu khác. Úc tăng thuế nhập khẩu đối với nhiên liệu dầu mỏ (petroleum fuels), bao gồm cả diesel, ethanol, diesel sinh học, từ 0,38143 USD/lít lên mức 0,386 USD/lít áp dụng từ ngày 10/11/2014.

Thuế tiêu thụ đặc biệt

Chính sách thuế TTĐB được nhiều nước sử dụng như là công cụ để định hướng tiêu dùng và điều tiết nguồn thu cho ngân sách. Do mặt hàng xăng, dầu là sản phẩm có nguồn gốc không tái tạo, việc

sử dụng gây ô nhiễm môi trường nên nhiều quốc gia đưa vào đối tượng chịu thuế TTĐB cần hạn chế tiêu dùng. Trong bối cảnh giá dầu thế giới giảm, làm giảm nguồn thu của một số nước, việc tiêu thụ sản phẩm xăng, dầu có xu hướng tăng do giá xăng, dầu rẻ hơn nên nhiều nước đã tăng thuế TTĐB. Cụ thể: Nga tăng thuế TTĐB (từ 01/01/2014) đối với một số mặt hàng, trong đó có sản phẩm từ dầu mỏ.

Bảng 2. Thuế suất thuế TTĐB đối với một số sản phẩm dầu mỏ tại Nga¹

Mặt hàng chịu thuế	Thuế suất năm 2013	Thuế suất năm 2014
Xăng ô-tô	5.680 - 10.100 RUB/1000 lít (ton)	6.450 - 11.110 RUB/1000 lít (ton)
Dầu diesel	4.334 - 5.860 RUB/1000 lít (ton)	4.767 - 6.446 RUB/1000 lít (ton)

Nguồn: Erns & Young, Indirect Tax 2014: A review of global indirect tax developments and issues

Trung Quốc cũng tăng thuế TTĐB từ ngày 29/11/2014 đối với xăng, cụ thể tăng từ 1 NDT/lít lên 1,12 NDT/lít và điều chỉnh từ 0,8 NDT/lít lên 0,94 NDT/lít đối với diesel. Từ 13/12/2014, Trung Quốc tăng thuế tiêu thụ đặc biệt đối với các sản phẩm dầu, naptha, dầu dung môi, dầu bôi trơn từ 1,12 NDT/lít lên 1,4 NDT/lít. Thuế diesel, nhiên liệu máy bay và dầu nhiên liệu tăng từ 0,94 NDT/lít lên 1,1 NDT/lít. Như vậy, từ đầu tháng 12/2014 đến nay, Trung Quốc đã hai lần điều chỉnh tăng thuế TTĐB đối với xăng, dầu từ 1 NDT/lít (0,16 USD) lên 1,4 NDT (2,25 USD), với mức tăng khoảng 40%. Từ ngày 10/11/2014, Úc tăng thuế TTĐB đối với xăng dầu².

Bảng 3. Điều chỉnh thuế TTĐB đối với xăng dầu ở Úc từ 10/11/2014

Đơn vị: USD/lít

Mặt hàng	Mức thu thuế TTĐB trước khi điều chỉnh	Thuế suất năm 2014 áp dụng từ 10/11/2014
Xăng	0,38143 USD/lít	0,386 USD/lít
Diesel	0,38143 USD/lít	0,386 USD/lít
Dầu ma-dút (heating oil)	0,38143 USD/lít	0,386 USD/lít

¹ Nguồn: Erns & Young, Indirect Tax 2014: A review of global indirect tax developments and issues.

² Nguồn: <http://www.customs.gov.au/webdata/resources/files/ACNFuelIndexation-FINALFinal.pdf>.

Dầu hỏa	0,38143 USD/lít	0,386 USD/lít
Dầu nhiên liệu (fuel oil)	0,38143 USD/lít	0,386 USD/lít

Trong năm 2014, Ấn Độ hai lần điều chỉnh tăng thuế suất thuế TTĐB đối với xăng, dầu, theo đó, từ ngày 13/11/2014³, Ấn Độ đã tăng thuế suất TTĐB đối với cả xăng và diesel thêm 1,5 rupee/lít (tương đương 0,024 USD). Tiếp đó, ngày 2/12/2014⁴ Ấn Độ tiếp tục tăng thuế tiêu thụ đặc biệt lần thứ hai đối với dầu diesel thêm 1 rupee/lít (0,016 USD) và đối với xăng thêm 2,25 rupee/lít (0,036 USD). Ngày 2/1/2015⁵, Ấn Độ tiếp tục tăng thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xăng, dầu thêm 2 rupee/lít (0,032 USD)⁶. Như vậy, từ tháng 11/2014 đến nay, đã 3 lần điều chỉnh tăng thuế TTĐB đối với xăng, dầu. Ấn Độ. Theo đó, mặt hàng dầu tăng thêm 4,5 rupee/lít (0,07 USD), mặt hàng xăng tăng thêm 5,75 rupee/lít (0,09 USD).

Hà Lan: Tăng thuế TTĐB thêm 0,03 EUR/lít đối với diesel và 0,07 EUR /lít đối với xăng không chì.

Thuế bảo vệ môi trường

Tương tự như chính sách thuế TTĐB, chính sách thuế môi trường được các nước sử dụng như là công cụ nhằm hạn chế tiêu dùng các sản phẩm nhiên liệu hóa thạch gây tác động xấu tới môi trường. Một số nước tập trung vào biện pháp hạn chế ô nhiễm môi trường thông qua chính sách thuế bảo vệ môi trường. Cụ thể: Mê-hi-cô áp dụng thuế môi trường đối với nhiên liệu hóa thạch nhập khẩu và bán ở trong nước với mức thuế suất từ 01/01/2014 như sau⁷:

Bảng 4. Thuế suất thuế bảo vệ môi trường ở Mê-hi-cô

Mặt hàng chịu thuế	Mức thu
Propane	5,91 cent/lít
Butane	7,66 cent/lít
Xăng và xăng máy bay	10,38 cent/lít
Turbosine và dầu hỏa khác	12,40 cent/lít
Diesel	12,59 cent/lít

³ <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/2bc594f8-6b26-11e4-be68-00144feadc0.html#axzz3NvSb0ebO>.

⁴ <http://www.wsj.com/articles/india-raises-tax-on-fuels-to-improve-finances-1417512905>.

⁵ http://www.chinadailyasia.com/asia/2015-01/02/content_15209055.html.

⁶ Ấn Độ phải nhập khẩu hơn 70% lượng nhiên liệu từ dầu mỏ, trong đó diesel chiếm ½ lượng nhập khẩu.

⁷ Nguồn: Erns & Young, Indirect Tax 2014: A review of global indirect tax developments and issues.

Dầu ma-dút (fuel oil)	13,45 cent/lít
Than dầu mỏ (petroleum coke)	15,60 peso/tấn

Nguồn: Erns & Young, *Indirect Tax 2014: A review of global indirect tax developments and issues*

Về các chính sách khác

Trong bối cảnh giá dầu thế giới giảm mạnh, ngày 17/11/2014, Chính phủ In-đô-nê-xi-a đã ngừng trợ giá nhiên liệu, theo đó, giá xăng, dầu tăng hơn 30%, tương đương 2.000 rupiah/lít xăng⁸. Việc ngừng trợ giá nhiên liệu sẽ giảm chi ngân sách khoảng 11,5 tỷ USD, tương đương 9% chi ngân sách chính phủ, qua đó nhằm giảm thâm hụt ngân sách nhà nước và dành nguồn lực cho cơ sở hạ tầng, y tế, giáo dục.

Ma-lai-xi-a cũng bãi bỏ trợ cấp đối với xăng RON 95 và dầu diesel từ 1/12/2014⁹, nhờ đó, mỗi năm Chính phủ sẽ giảm chi khoảng 20 tỷ ringgit (tương đương 5,7 tỷ USD).

Từ ngày 19/11/2014, Ấn Độ¹⁰ bãi bỏ chương trình trợ giá, thả nổi giá dầu diesel và tăng giá khí thiên nhiên.

Nhóm nghiên cứu chính sách thuế Viện CL&CSTC

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Erns & Young, "Indirect Tax 2014: A review of global indirect tax developments and issues".
2. "Indonesia chính thức ngừng chương trình trợ giá nhiên liệu", vtv.vn ngày 19/11/2014.
3. "India raises tax on fuel to fund infrastructure projects", chinadailyasia.com January 2, 2015.
http://www.chinadailyasia.com/asia/2015-01/02/content_15209055.html.
4. "India Raises Tax on Fuels to Improve Finances", wsj.com, Dec. 2, 2014.
<http://www.wsj.com/articles/india-raises-tax-on-fuels-to-improve-finances-1417512905>.

⁸ <http://vtv.vn/kinh-te/indonesia-chinh-thuc-ngung-chuong-trinh-tro-gia-nhien-lieu-2014111909210023.htm>.

⁹ Từ 1983, giá bán lẻ các sản phẩm dầu khí tại Ma-lay-xi-a được thiết lập thông qua cơ chế giá tự động (APM), thông qua cơ chế giá này, chính phủ ấn định giá bán lẻ ở một mức nhất định, qua đó biến động giá trong sản phẩm sẽ không ảnh hưởng đến giá bán lẻ. Tuy nhiên từ 1/12/2014, giá xăng RON 95 và dầu diesel được ấn định theo hệ thống quản lý thả nổi thị trường. Thông qua hệ thống thả nổi chênh lệch giá trung bình trong chi phí sản phẩm sẽ xác định giá bán cho tháng tiếp theo. (<http://cafef.vn/nang-luong-tai-nguyen/malaysia-cham-dut-tro-cap-xang-dau-2014112412172366713ca51.chn>).

¹⁰ <http://vtv.vn/kinh-te/indonesia-chinh-thuc-ngung-chuong-trinh-tro-gia-nhien-lieu-2014111909210023.htm>.