|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **CHÍNH PHỦ** |  | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** |
| **----------** |  | **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /TTr-BTC |  | *Hà Nội, ngày tháng năm 2021* |

**TỜ TRÌNH**

**Dự án Nghị quyết về mức thuế bảo vệ môi trường đối với nhiên liệu bay**

Kính gửi: Chính phủ

Trước diễn biến phức tạp của dịch Covid-19, để tháo gỡ khó khăn cho ngành hàng không, căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính trình Chính phủ để trình Ủy ban thường vụ Quốc hội (UBTVQH) dự án Nghị quyết về mức thuế bảo vệ môi trường (BVMT) đối với nhiên liệu bay từ ngày 01/01/2022 đến hết ngày 31/12/2022 (sau đây gọi chung là dự án Nghị quyết) như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ QUYẾT**

**1. Đánh giá tác động của Nghị quyết số 979/2020/UBTVQH14 và Nghị quyết số 1148/2020/UBTVQH14 của UBTVQH**

Ngày 15/11/2010, Quốc hội khóa XII kỳ họp thứ 8 thông qua Luật thuế 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, Uỷ 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, 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 3.000 đồng/lít (bằng mức trần trong khung thuế).

Để kịp thời tháo gỡ khó khăn cho ngành hàng không trước tác động của dịch Covid-19, UBTVQH ban hành Nghị quyết số 979/2020/UBTVQH14 ngày 27/7/2020 và Nghị quyết số 1148/2020/UBTVQH14 ngày 21/12/2020; trong đó quy định mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay từ ngày 01/8/2020 đến hết ngày 31/12/2021 là 2.100 đồng/lít (giảm 30% so với quy định tại Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14). Như vậy, kể từ ngày 01/01/2022 mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay sẽ thực hiện theo Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 với mức là 3.000 đồng/lít.

Theo đánh giá thì ngành hàng không là một trong những đối tượng chịu thiệt hại nặng nề do dịch Covid-19 trong thời thời gian qua. Việc giảm 30% mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay đã đem lại hiệu ứng tích cực nhất định cho ngành hàng không nói chung và doanh nghiệp vận tải hàng không nói riêng, đồng thời thực hiện được mục tiêu, yêu cầu đề ra khi ban hành chính sách, đảm bảo hỗ trợ đúng đối tượng chịu ảnh hưởng trực tiếp của dịch Covid-19, từ đó đã góp phần giúp các doanh nghiệp vận tải hàng không giảm chi phí nhiên liệu đầu vào, duy trì hoạt động sản xuất, kinh doanh trong giai đoạn khó khăn. Theo báo cáo của Tổng Công ty Hàng không Việt Nam, thực hiện chính sách trên đã giúp Tổng Công ty Hàng không Việt Nam được giảm 155 tỷ đồng thuế BVMT đối với nhiên liệu bay trong năm 2020 và dự kiến giảm 164 tỷ đồng trong năm 2021.

Bên cạnh đó, việc giảm thuế BVMT đối với nhiên liệu bay là một chính sách phù hợp với chủ trương, quan điểm của Đảng, Nhà nước trong việc tháo gỡ khó khăn cho các đối tượng chịu ảnh hưởng của dịch Covid-19, thể hiện sự quan tâm, hỗ trợ của Đảng, Nhà nước và Chính phủ để cùng chia sẻ khó khăn với doanh nghiệp trong bối cảnh dịch bệnh. Mặt khác, việc giảm thuế BVMT đối với nhiên liệu bay vẫn đảm bảo không ảnh hưởng đến mục tiêu BVMT của chính sách thuế BVMT do chính sách chỉ áp dụng trong thời điểm xảy ra dịch Covid-19 nên việc giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay không làm gia tăng mức tiêu thụ nhiên liệu bay (thực tế, trong thời gian áp dụng chính sách nhu cầu vận tải hàng không giảm, do đó sản lượng tiêu thụ nhiên liệu bay không tăng so với trước khi có dịch Covid-19[[1]](#footnote-1)).

Theo tính toán khi trình ban hành Nghị quyết số 979/2020/UBTVQH14 và Nghị quyết số 1148/2020/UBTVQH14, Bộ Tài chính đã dự kiến giảm thu ngân sách nhà nước (NSNN) về thuế BVMT đối với nhiên liệu bay khoảng 1.300 tỷ đồng (trong đó giảm theo Nghị quyết số 979/2020/UBTVQH14 là khoảng 400 tỷ đồng và giảm theo Nghị quyết số 1148/2020/UBTVQH14 là khoảng 900 tỷ đồng). Thực tế, số thu thuế BVMT đối với nhiên liệu bay từ tháng 8/2020 (thời gian bắt đầu giảm 30% mức thu) đến hết tháng 9/2021 giảm 1.072 tỷ đồng, trong đó từ tháng 8/2020 đến hết tháng 12/2020 giảm 493 tỷ đồng, từ tháng 01/2021 đến hết tháng 9/2021 giảm 579 tỷ đồng. Tổng thu NSNN bao gồm thuế BVMT và thuế giá trị gia tăng (GTGT) đối với nhiên liệu bay từ tháng 8/2020 đến hết tháng 9/2021 giảm 1.179 tỷ đồng. Khoản giảm thu thuế BVMT chính là khoản hỗ trợ tài chính của Nhà nước để góp phần giảm gánh nặng chi phí của ngành hàng không vốn đang gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng của dịch Covid-19.

*(Phụ lục số thu thuế BVMT giai đoạn 2015-2020 trình kèm).*

Thuế BVMT đối với nhiên liệu bay là khoản thu khi sử dụng nhiên liệu bay. Tuy nhiên, thời gian qua, do thực hiện chính sách giãn cách xã hội nên ngành hàng không nói chung và các doanh nghiệp vận tải hàng không nói riêng phải hạn chế hoạt động, thậm chí có thời điểm ngành hàng không gần như đóng băng. Do đó, chính sách giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay từ ngày 01/8/2020 đến hết ngày 31/12/2021 chưa thể phát huy hết mục tiêu hỗ trợ doanh nghiệp hàng không do chịu ảnh hưởng của dịch Covid-19. Vì vậy, để phát huy mục tiêu hỗ trợ doanh nghiệp hàng không vượt qua giai đoạn khó khăn do tác động của dịch Covid-19 trong giai đoạn tiếp theo khi hoạt động kinh doanh trở về trạng thái bình thường mới thì cần thiết thực hiện chính sách giảm thuế BVMT đối với nhiên liệu bay trong năm 2022.

**2. Quan điểm, chủ trương của Đảng và Nhà nước**

Nhằm tiếp tục góp phần tháo gỡ khó khăn cho các ngành bị ảnh hưởng nặng nề của dịch Covid-19, trong đó có ngành vận tải hàng không, Quốc hội và Chính phủ đã đề ra nhiều giải pháp, cụ thể:

Tại mục 2 Điều 3 Nghị quyết số 124/2020/QH14 ngày 11/11/2020 của Quốc hội về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2021 đã nêu giải pháp: *“...Chủ động bố trí nguồn lực và thực hiện các giải pháp phù hợp, thực hiện theo thẩm quyền (bao gồm các giải pháp về tín dụng, tài chính - NSNN, thuế, phí, lệ phí...) để tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp, người dân bị ảnh hưởng nặng nề bởi đại dịch Covid-19, nhất là trong một số ngành công nghiệp, dịch vụ, du lịch, hàng không...”.*

Tại điểm 7 Mục III Nghị quyết số 63/NQ-CP ngày 29/6/2021 của Chính phủ về các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, giải ngân vốn đầu tư công và xuất khẩu bền vững những tháng cuối năm 2021 và đầu năm 2022, trong đó đưa ra nhiệm vụ, giải pháp về các giải pháp hỗ trợ người dân, doanh nghiệp tháo gỡ khó khăn cho sản xuất, kinh doanh như sau*: “Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với các bộ, cơ quan liên quan nghiên cứu, tiếp tục đề xuất các giải pháp, chính sách về thuế, phí, lệ phí để hỗ trợ cho doanh nghiệp, người dân và các đối tượng bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19”.*

Tại điểm 3.4 của Nghị quyết số 30/2021/QH15 ngày 28/7/2021 của Quốc hội khóa XV đã giao Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ thực hiện một số giải pháp cấp bách ứng phó với diễn biến phức tạp của tình hình dịch Covid-19, trong đó có giải pháp: *“... tiếp tục có biện pháp thiết thực, hiệu quả hỗ trợ cụ thể cho người dân, người lao động, người sử dụng lao động; nghiên cứu thực hiện miễn, giảm thuế cho doanh nghiệp chịu ảnh hưởng của dịch Covid-19. Đối với những vấn đề thuộc thẩm quyền của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội thì Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định trước khi thực hiện.”*

**3. Ảnh hưởng của các doanh nghiệp hàng không trước bối cảnh dịch Covid-19**

Bước sang năm 2021, dịch Covid 19 tiếp tục bùng phát ở nước ta với diễn biến rất phức tạp và khó lường, đã và đang gây ra tác động nghiêm trọng đến mọi mặt của nền kinh tế - xã hội khi dịch lan rộng tại nhiều tỉnh, thành phố, trong đó có các tỉnh, thành phố lớn như TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội, Bắc Giang, Bắc Ninh, Bình Dương, Đồng Nai… với thời gian kéo dài lâu hơn so các đợt dịch trước. Đợt bùng phát dịch lần thứ ba và thứ tư này diễn ra vào mùa bay cao điểm là dịp Tết cổ truyền và mùa du lịch hè 2021, nhiều tỉnh, thành phố phải thực hiện giãn cách xã hội, đã khiến cho hàng loạt chuyến bay bị cắt giảm, hoạt động của ngành hàng không rơi vào tình trạng bị ngưng trệ (có những thời điểm trong tháng 8, các chuyến bay vận chuyển khách nội địa bị hạn chế tối đa, chỉ còn duy trì các chuyến bay chở hàng hóa và chở khách có sự kiểm soát chặt chẽ của các cơ quan chức năng). Do dịch Covid 19 liên tục bùng phát từ năm 2020 đến năm 2021, tại nhiều địa phương đã khiến các doanh nghiệp vận tải hàng không vốn đã và đang khó khăn thì nay lại tiếp tục bị ảnh hưởng nặng nề hơn.

Theo báo cáo của Hiệp hội doanh nghiệp hàng không Việt Nam[[2]](#footnote-2), từ đầu tháng 5/2021 đến nay, gần 100% chuyến bay chở khách trong nước và quốc tế bị đóng băng. Doanh thu năm 2020 của các hãng hàng không Việt Nam giảm trên 60%, dự kiến năm 2021 sẽ tiếp tục giảm so với năm 2020 và lỗ năm 2021 sẽ lớn hơn khoản lỗ 16.000 tỷ đồng của năm 2020; số tiền nộp ngân sách năm 2020 dự kiến giảm khoảng 10.000 tỷ đồng. Trong khi nguồn thu giảm mạnh thì mỗi tháng các hãng hàng không vẫn phải chi để trả tiền thuê máy bay, trả vay ngân hàng, trả cho các đối tác cung cấp dịch vụ đầu vào, duy tu bảo dưỡng, trả lương nhân viên... Dòng tiền hoạt động của các hãng bị thiếu hụt nghiêm trọng, nợ ngắn hạn và nợ đến hạn phải trả của Vietnam Airlines (VNA), Vietjet Air (VJA) và Bamboo Airway (BAV) hiện đã lên tới 50.000 tỷ đồng (tính đến 30/6/2021 nợ quá hạn của VNA là 13.337 tỷ đồng; khoản vay ngắn hạn và nợ quá hạn của VJA là 13.800 tỷ đồng; số nợ của BAV cũng lên tới gần chục ngàn tỷ đồng...).

Dự báo trong thời gian tới, tình hình dịch bệnh vẫn tiếp tục diễn biến phức tạp, với sự xuất hiện của biến chủng virut mới với tốc độ lây lan nhanh và nguy hiểm sẽ còn tiếp tục tác động rất lớn đến thế giới và khiến cho quá trình phục hồi nền kinh tế nhiều khả năng sẽ diễn ra chậm lại.

Theo đó, ngành hàng không sẽ tiếp tục gặp khó khăn trong thời gian tới, bởi các doanh nghiệp hàng không đang đứng trước nguy cơ bị phá sản rất cao do tác động của dịch Covid-19. Hậu quả của việc các hãng hàng không phá sản có thể gây nhiều hệ lụy kinh tế như làm mất thương hiệu, hình ảnh hàng không quốc gia, đứt gãy mạng lưới bay trong nước và quốc tế; đồng thời phát sinh hàng loạt các vấn đề về tài sản, nợ đọng, chế độ cho người lao động và ảnh hưởng dây chuyền tới các doanh nghiệp khác như du lịch, thương mại, dịch vụ... Do đó, cần có nhiều giải pháp hỗ trợ, trong đó có giải pháp về thuế BVMT để giúp các hãng hàng không vượt qua tác động của dịch Covid-19, tạo tiền đề để ngành hàng không duy trì tồn tại và tiếp tục phục hồi trong tương lai, từ đó giúp thúc đẩy phát triển các ngành thương mại, dịch vụ và đặc biệt là ngành du lịch.

**4. Kinh nghiệm quốc tế**

Vận tải hàng không được xem là một ngành có một vị trí, vai trò quan trọng trong nền kinh tế - xã hội. Bên cạnh chức năng chính là vận chuyển hành khách, hàng hóa thuận tiện và nhanh chóng thì ngành vận tải hàng không gián tiếp thúc đẩy nhiều ngành kinh tế khác phát triển như du lịch, dịch vụ, thương mại xuất nhập khẩu, sản xuất máy bay... Với tầm quan trọng của ngành hàng không, nhiều quốc gia đã nhanh chóng triển khai những giải pháp cần thiết để hỗ trợ các doanh nghiệp hàng không tạm thời vượt qua khủng hoảng do dịch Covid-19, duy trì hoạt động như: áp dụng biện pháp nới lỏng chính sách về thuế, phí nhằm hỗ trợ các hãng hàng không (như Trung Quốc; Thái Lan...); trực tiếp bơm tiền nhằm bù đắp các chi phí cho doanh nghiệp hàng không thông qua việc trả gốc và lãi vay, trợ cấp lương cho nhân viên, giảm chi phí cất hạ cánh, hay thực hiện mua trái phiếu chuyển đổi, mua cổ phiếu để tăng vốn hoạt động cho các doanh nghiệp (như Singapore, Canada...). Tùy vào đặc điểm kinh tế-xã hội mỗi quốc gia mà mỗi nước áp dụng các chính sách khác nhau để hỗ trợ ngành hàng không vượt qua giai đoạn dịch bệnh, từ đó góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và phát triển giao thương sau dịch. Với đặc thù của Việt Nam, thuế BVMT đối với nhiên liệu bay là khoản phải nộp tác động trực tiếp đến chi phí đầu vào của doanh nghiệp vận tải hàng không. Do đó, việc giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay sẽ là giải pháp hỗ trợ tài chính phù hợp với xu hướng chung của các nước trên thế giới trong việc hỗ trợ ngành hàng không.

 (*Chi tiết tại Phụ lục các chính sách hỗ trợ ngành hàng không của một số quốc gia trên thế giới kèm theo).*

Như vậy, để góp phần tiếp tục tháo gỡ khó khăn cho ngành hàng không nói chung và giúp các doanh nghiệp hàng không duy trì hoạt động, tạo tiền đề cho ngành hàng không phục hồi trong tương lai, đồng thời vẫn đảm bảo phù hợp với nguyên tắc quy định mức thuế BVMT cụ thể tại Luật thuế BVMT và trên cơ sở hiệu quả tích cực của việc thực hiện giải pháp giảm thuế BVMT đối với nhiên liệu bay trong giai đoạn qua thì việc tiếp tục giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay là giải pháp tháo gỡ khó khăn cần thiết và kịp thời.

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. 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 tiếp tục hỗ trợ để duy trì hoạt động sản xuất, kinh doanh; giảm thiểu khó khăn cho các doanh nghiệp vận tải hàng không do tác động tiêu cực của dịch Covid-19.

**2.** Đảm bảo hỗ trợ đúng đối tượng chịu ảnh hưởng trực tiếp của dịch Covid-19 trên cơ sở phù hợp với bối cảnh NSNN.

**3.** 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 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 không phải lập đề nghị xây dựng đối với Nghị quyết của UBTVQH để hướng dẫn Luật hoặc vấn đề khác thuộc thẩm quyền của UBTVQH. Do dự án Nghị quyết quy định mức thuế BVMT thuộc thẩm quyền của UBTVQH đã được giao trong Luật thuế BVMT nên không thuộc trường hợp phải lập đề nghị xây dựng Nghị quyết.

Căn cứ 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; để kịp tháo gỡ khó khăn, hỗ trợ trực tiếp đối tượng chịu ảnh hưởng của dịch Covid-19, thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, Bộ Tài chính đã nghiên cứu xây dựng dự án Nghị quyết theo trình tự, thủ tục rút gọn.

Ngày .../11/2021, Bộ Tài chính có Công văn số .../BTC-CST gửi xin ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, doanh nghiệp về dự án Nghị quyết.

**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: Sửa đổi, bổ sung tiểu mục 2 mục I Biểu thuế BVMT quy định tại khoản 1 Điều 1 Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14 ngày 26/9/2018 của UBTVQH về Biểu thuế BVMT (trong đó, quy định cụ thể mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay cho 2 giai đoạn từ ngày 01/01/2022 đến hết ngày 31/12/2022 và từ ngày 01/01/2023 trở đi).

- Điều 2: Hiệu lực thi hành.

**2. Nội dung của dự thảo Nghị quyết**

*a) Mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay*

Để thực hiện được mục tiêu, quan điểm đã nêu trên, tiếp tục kịp thời tháo gỡ khó khăn cho ngành hàng không trước ảnh hưởng của dịch Covid-19 và đảm bảo tính liên tục của chính sách, Bộ Tài chính trình Chính phủ để trình UBTVQH quy định mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay từ ngày 01/01/2022 đến hết ngày 31/12/2022 là 1.500 đồng/lít, giảm 50% so với mức quy định tại Nghị quyết số 579/2018/UBTVQH14.

Việc đề xuất tăng mức giảm thuế BVMT đối với nhiên liệu bay từ 30% (theo Nghị quyết số 1148/2020/UBTVQH14 ngày 21/12/2020) lên 50% như đề xuất nêu trên là nhằm góp phần hỗ trợ hơn nữa đối với ngành hàng không (qua đánh giá cho thấy chính sách giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay từ ngày 01/8/2020 đến hết ngày 31/12/2021 chưa phát huy hết mục tiêu hỗ trợ doanh nghiệp hàng không do chịu ảnh hưởng của dịch Covid-19); đồng thời đảm bảo phù hợp với khả năng ngân sách nhà nước và phù hợp với Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế sau dịch.

*b) Hiệu lực thi hành*

Bộ Tài chính đề nghị Nghị quyết có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2022 và Nghị quyết này sẽ bãi bỏ Nghị quyết số 1148/2020/UBTVQH14 ngày 21/12/2020 của UBTVQH.

**3. Đánh giá tác động của dự án Nghị quyết**

*a) Phù hợp với chủ trương của Đảng và Nhà nước về việc hỗ trợ, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp chịu ảnh hưởng của dịch Covid-19*

Việc giảm 50% mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay từ ngày 01/01/2022 đến hết ngày 31/12/2022 là giải pháp phù hợp với chủ trương của Đảng và Nhà nước tại Nghị quyết số 124/2020/QH14 ngày 11/11/2020 của Quốc hội về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2021 và Nghị quyết số 63/NQ-CP ngày 29/6/2021 của Chính phủ về các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, giải ngân vốn đầu tư công và xuất khẩu bền vững những tháng cuối năm 2021 và đầu năm 2022, trong đó có giải pháp hỗ trợ, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp chịu ảnh hưởng của dịch Covid-19, góp phần phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn sau dịch.

*b) Phù hợp với nguyên tắc điều chỉnh mức thuế BVMT*

Trên cơ sở đánh giá tác động hiệu quả của việc thực hiện chính sách giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay trong thời gian quá cho thấy việc giảm 50% mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay từ ngày 01/01/2022 hết ngày 31/12/2022 là đảm bảo các nguyên tắc điều chỉnh mức thuế BVMT quy định tại Luật thuế BVMT, cụ thể:

- Đảm bảo nguyên tắc mức thuế BVMT phù hợp với chính sách phát triển kinh tế - xã hội của Nhà nước trong từng thời kỳ: Trước bối cảnh dịch Covid-19, Đảng và Nhà nước đã có nhiều giải pháp tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp chịu ảnh hưởng trực tiếp của dịch bệnh. Việc tiếp tục giảm thuế BVMT là một giải pháp cần thiết để góp phần hỗ trợ, tháo gỡ khó khăn cho ngành hàng không, giúp các doanh nghiệp hàng không tồn tại vượt qua giai đoạn khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh, từ đó gián tiếp thúc đẩy một số ngành nghề khác như thương mại, du lịch, dịch vụ,… góp phần phục hồi, phát triển kinh tế - xã hội sau dịch Covid-19.

- Đảm bảo nguyên tắc mức thuế BVMT: Luật thuế BVMT đã quy định khung mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay từ 1.000-3.000 đồng/lít. Việc quy định cụ thể mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay là 1.500 đồng/lít là đảm bảo trong khung mức thuế BVMT đã được quy định tại Luật thuế BVMT.

*c) Tác động đối với nền kinh tế*

- Tác động trực tiếp đối với ngành hàng không:

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. Nhiên liệu bay là nguyên liệu đầu vào không thể thiếu để vận hành các chuyến bay. Với việc tiếp tục áp dụng giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay từ 3.000 đồng/lít xuống 1.500 đồng/lít sẽ góp phần trực tiếp giảm giá nhiên liệu bay, cụ thể giá nhiên liệu bay chưa bao gồm thuế GTGT giảm tương ứng là 1.500 đồng/lít và giá nhiên liệu bay sau thuế GTGT giảm tương ứng là 1.515 đồng/lít. Đây là một trong những yếu tố tác động trực tiếp đến hoạt động kinh doanh của ngành hàng không, góp phần giảm chi phí nguyên liệu đầu vào của ngành hàng không.

Trước ảnh hưởng của dịch Covid-19, bên cạnh các giải pháp hỗ trợ từ phía Chính phủ trong thời gian qua, ngành hàng không cũng đã chủ động nỗ lực áp dụng nhiều biện pháp để ứng phó, tuy nhiên, tình hình dịch bệnh liên tiếp bùng phát và kéo dài, khiến cho tình hình tài chính của các doanh nghiệp hàng không hiện tại và dự kiến sẽ vẫn còn gặp nhiều khó khăn. Một trong những khó khăn lớn hiện nay của các hãng hàng không là thiếu hụt dòng tiền để duy trì hoạt động liên tục khi doanh thu giảm sút, không đủ bù đắp chi phí. Mặt khác, theo dự báo thì tình hình dịch bệnh có thể còn kéo dài, trong khi khả năng tài chính của các doanh nghiệp vận tải hàng không hiện nay hết sức khó khăn sẽ khiến quá trình phục hồi phát triển diễn ra chậm hơn. Do vậy, việc tiếp tục giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay trong thời gian tới sẽ góp phần trực tiếp hỗ trợ doanh nghiệp hàng không, góp phần giúp doanh nghiệp hàng không duy trì hoạt động, giảm bớt chi phí đầu vào, giảm tổn thất do dịch Covid-19 gây ra, từ đó, tạo động lực tích cực cho ngành hàng không vượt qua khó khăn, góp phần tăng khả năng chống đỡ lâu dài cho ngành hàng không và duy trì hoạt động sản xuất kinh doanh trong tình hình mới.

- Tác động gián tiếp đối với các ngành kinh tế 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 như thương mại, dịch vụ, đặc biệt là dụ lịch...

Do đó, việc giảm 50% mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay xuống còn 1.500 đồng/lít để hỗ trợ các doanh nghiệp hàng không vượt qua giai đoạn khó khăn hiện tại, phát triển trong tương lai sẽ góp phần gián tiếp khuyến khích phát triển các ngành kinh tế mũi nhọn khác như thương mại, du lịch, dịch vụ...

*d) Tác động về mặt xã hội (việc làm)*

Các doanh nghiệp hàng không chủ yếu là các doanh nghiệp có quy mô lớn về lao động. Trước tác động trực tiếp của dịch Covid-19, rất nhiều lao động trong ngành hàng không bị mất việc làm[[3]](#footnote-3). Việc tiếp tục giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay trong năm 2022 sẽ góp phần giảm chi phí bay, gián tiếp tạo nguồn tài chính cho doanh nghiệp hàng không vận hành hoạt động trong bối cảnh đã suy yếu về dòng tiền, âm về thanh khoản, từ đó góp phần duy trì hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp, đảm bảo nhu cầu sử dụng lao động trong ngành hàng không nói chung và tạo hiệu ứng kích cầu sử dụng lao động trong các ngành khác như du lịch, dịch vụ..., góp phần thực hiện đảm bảo an sinh xã hội. 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,…

*đ) Tác động đến NSNN*

Theo dự báo của các doanh nghiệp hàng không thì hoạt động của ngành hàng không trong thời gian tới phụ thuộc nhiều vào tình hình diễn biến của dịch Covid-19 và độ phục hồi của nền kinh tế. Với sự xuất hiện của biến thể mới và sự không đồng đều trong việc phủ tiêm vắc-xin giữa các khu vực thì việc mở lại các tuyến bay quốc tế và nội địa sẽ còn nhiều khó khăn. Dự đoán, trong ngắn hạn, sản lượng tiêu thụ nhiêu liệu bay khó có thể bằng sản lượng tiêu thụ nhiên liệu bay trong giai đoạn trước khi có dịch (trước năm 2020).

Do đó, với dự kiến thời gian áp dụng chính sách như trên, thì:

- Trường hợp các đường bay được hoạt động như năm 2020 thì dự kiến số thu thuế BVMT đối với nhiên liệu bay giảm khoảng 1.725 tỷ đồng, từ đó làm giảm số thu NSNN (bao gồm thuế BVMT, thuế GTGT) khoảng 1.898 tỷ đồng (tính toán trên cơ sở sản lượng nhiên liệu bay tiêu thụ trong năm 2020, trung bình 96 triệu lít/tháng).

- Trường hợp các đường bay được hoạt động như năm 2021 thì dự kiến số thu thuế BVMT đối với nhiên liệu bay giảm khoảng 1.260 tỷ đồng, từ đó làm giảm số thu NSNN (bao gồm thuế BVMT, thuế GTGT) khoảng 1.386 tỷ đồng (tính toán trên cơ sở sản lượng nhiêu liệu bay tiêu thụ từ tháng 1/2021 đến hết tháng 9/2021, trung bình 70 triệu lít/tháng). Tuy nhiên, nếu theo phương án này có thể không phản ánh được tình hình mới hiện nay vì từ tháng 5/2021 đến tháng 10/2021 hầu như các chuyến bay bị cắt giảm đến mức tối đa.

- Nếu tính toán trên cơ sở sản lượng nhiên liệu bay tiêu thụ bình quân từ tháng 1/2020 đến tháng 9/2021 (tính chung cho giai đoạn từ khi xảy ra dịch Covid-19 đến nay) là khoảng 80 triệu lít/tháng thì dự kiến số thu thuế BVMT đối với nhiên liệu bay giảm khoảng 1.440 tỷ đồng, từ đó làm giảm thu NSNN (bao gồm thuế BVMT, thuế GTGT) là khoảng 1.584 tỷ đồng.

*e) Tác động đến môi trường*

Việc quy định cụ thể mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay là 1.500 đồng/lít là đảm bảo trong khung mức thuế BVMT đã được quy định tại Luật thuế BVMT nên cũng đảm bảo phù hợp nguyên tắc mức thuế BVMT được xác định theo mức độ gây tác động xấu đến môi trường.

Việc quy định thời gian áp dụng giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay trong năm 2022, là khoảng thời gian dịch Covid-19 vẫn có nhiều khả năng diễn biến phức tạp, nhu cầu đi lại bằng vận tải hàng không khó có thể tăng lại như thời điểm trước khi xảy ra dịch Covid. Do đó, việc áp dụng chính sách sẽ không làm gia tăng mức tiêu thụ nhiên liệu bay nên vẫn đảm bảo không ảnh hưởng đến mục tiêu bảo vệ môi trường của chính sách thuế BVMT.

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

Dự thảo 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.

**V. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH NGHỊ QUYẾT**

**1. Dự kiến nguồn nhân lực, tài chính**

Dự kiến nguồn nhân lực, tài chính để thi hành Nghị quyết như sau:

- Nguồn nhân lực từ các cơ quan thuế ở trung ương và địa phương.

- Nguồn kinh phí từ ngân sách trung ương và ngân sách địa phương; từ các nguồn kinh phí hợp pháp khác.

**2. Điều kiện bảo đảm cho việc thi hành Nghị quyết**

Điều kiện bảo đảm cho việc thi hành Nghị quyết bao gồm các nội dung được xác định như sau:

- Về văn bản hướng dẫn thi hành Nghị quyết: Đây là Nghị quyết ban hành về mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay. Các quy định về việc triển khai, thực hiện đã được quy định cụ thể tại các văn bản quy định chi tiết Luật thuế BVMT hiện hành. Do đó, không cần phải ban hành văn bản hướng dẫn thi hành Nghị quyết.

- Về tuyên truyền, phổ biến Nghị quyết: Khi Nghị quyết được ban hành, toàn bộ nội dung Nghị quyết sẽ được đăng tải trên Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Cổng thông tin điện tử của Bộ Tài chính và các phương tiện thông tin đại chúng để các cơ quan, tổ chức và người dân biết và thực hiện.

- Về kiểm tra, thanh tra, giám sát tình hình thực hiện: Thực hiện công tác kiểm tra, thanh tra, giám sát tình hình thi hành Nghị quyết để đảm bảo việc thực hiện đúng đối tượng.

Từ nội dung báo cáo nêu trên, căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, để kịp thời tháo gỡ khó khăn cho ngành hàng không, Bộ Tài chính trình Chính phủ để trình UBTVQH xây dựng dự án Nghị quyết theo trình tự, thủ tục rút gọn được quy định tạiLuật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và thông qua dự án Nghị quyết theo quy trình một kỳ họp tháng 12 năm 2021.

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

*(Xin trình kèm: Dự thảo Nghị quyết).*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***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** Hồ Đức Phớc |

 |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***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 |

 |

1. Sản lượng tiêu thụ nhiên liệu bay các năm: năm 2019 là khoảng 1.172 triệu lit; năm 2020 là khoảng 1.150 triệu lít; 9 tháng đầu năm 2021 là khoảng 640 triệu lít [↑](#footnote-ref-1)
2. Công văn số 98/TTr-VABA ngày 23/9/2021 của Hiệp hội doanh nghiệp hàng không. [↑](#footnote-ref-2)
3. Theo số liệu thống kê của Tổng Công ty hàng không Việt Nam, ước tính cả năm 2021, số lao động không có việc làm trong toàn tổng công ty tương đương 9.677 người. [↑](#footnote-ref-3)