

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

Số: 2678 /BTC-TCHQ

V/v các hãng tàu thu một số khoản
phụ phí vận chuyển hàng nhập khẩu

Hà Nội, ngày 28 tháng 02 năm 2011

Kính gửi: Văn phòng Chính phủ.

Thực hiện ý kiến của Văn phòng Chính phủ tại Phiếu chuyển văn bản số 1853/PCVB-VPCP ngày 17/11/2010 đề nghị xem xét, trả lời công văn số 36/CV-DEVYT ngày 15/11/2010 của Công ty TNHH thương mại và kho vận DEVYT về việc các hãng tàu thu phí tắc nghẽn hay phí mất cân đối container tại cảng Hải Phòng, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:

Đối với các khoản phí phát sinh do hãng tàu thu đối với hàng hóa nhập khẩu như: phí tắc nghẽn cảng (PCS) và phí dịch vụ container (THC), ngày 31/7/2008, Bộ Tài chính đã có công văn số 8911/BTC-TCHQ báo cáo Thủ tướng Chính phủ và kiến nghị các Bộ, Ngành liên quan kiểm tra và đề xuất các biện pháp hạn chế việc thu phí không đúng quy định tại các cảng biển, nhưng đến nay, vẫn chưa có biện pháp giải quyết: Phí tắc nghẽn cảng (PCS), các hãng tàu vẫn thu khi có khả năng xảy ra tình trạng ách tắc hàng hóa tại cảng; phí dịch vụ container (THC) thì vẫn thu từ đó đến nay. Về phí mất cân đối container (CIC), các hãng tàu thường thu vào các thời gian cao điểm, hàng nhập nhiều và hàng xuất ít, hãng tàu phải chịu chi phí chở container rỗng ra khỏi Việt Nam. Như vậy, phí dịch vụ container (THC) là khoản phí thường xuyên (đã thành thông lệ trong hoạt động vận tải quốc tế), rất khó đàm phán để các hãng tàu không thu khoản phí này. Các khoản phí như phí tắc nghẽn cảng (PCS) và phí mất cân đối container là khoản phí mang tính thời vụ, không thường xuyên.

Nguyên nhân chính dẫn đến việc thu hai khoản phí trên của hãng tàu là do hạ tầng giao thông và cảng biển Việt Nam còn nhiều bất cập, cơ cấu xuất nhập khẩu của có sự chênh lệch lớn giữa xuất khẩu và nhập khẩu. Hệ thống đường giao thông ra vào cảng Đình Vũ - Hải Phòng xuống cấp nghiêm trọng, thường xuyên tắc nghẽn ảnh hưởng đến hoạt động của cảng và hãng tàu, các dịp nghỉ lễ dài ngày xảy ra ách tắc tại cảng Cát Lái và một số cảng thuộc địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh. Nhập siêu hàng năm của Việt Nam trên dưới 20% kim ngạch xuất khẩu, năm 2010, nhập siêu khoảng 12,6 tỷ USD nên vào những thời gian cao điểm về nhập khẩu, số lượng container hàng nhập cao hơn rất nhiều so với số lượng container hàng xuất.

Theo Pháp lệnh số 38/2001/PL-UBTVQH của Ủy ban thường vụ Quốc hội về phí và lệ phí thì chỉ những khoản thu được quy định tại Danh mục phí, lệ phí mới là khoản thu phí, lệ phí do Nhà nước quy định; các khoản phụ phí trên (phí tắc nghẽn cảng, phí dịch vụ container, phí mất cân đối container) không thuộc Biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải ban hành kèm Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC ngày 04/11/2008 của Bộ Tài chính; các khoản thu trên do hãng tàu nước ngoài thu là giá dịch vụ, đây là một hình thức để tăng giá cước vận tải.

Việc các chủ tàu nước ngoài đồng loạt tăng phí, giá dịch vụ thực chất là hình thức liên kết độc quyền về giá, ảnh hưởng lớn đến hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, làm tăng chi phí đối với hàng hóa XNK trong bối cảnh lạm phát tăng cao và một lượng ngoại tệ lớn, bất hợp lý phải thanh toán cho hãng tàu nước ngoài.

Do vậy, để thực hiện tốt Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ về khuyến khích xuất khẩu, kiềm chế lạm phát và bình ổn giá trên thị trường, bảo vệ các doanh nghiệp Việt Nam, Bộ Tài chính kiến nghị:

1- Thành lập Đoàn liên ngành để làm việc với một số Hãng tàu (bao gồm cả các đại lý Hãng tàu) và một số Tổng công ty (là chủ hàng) để làm rõ khái niệm, cơ cấu, nội dung kinh tế, điều kiện áp dụng và thông lệ quốc tế liên quan đến việc thu các khoản phụ phí tắc nghẽn cảng, phí dịch vụ container, phí mất cân đối container, với các thành phần gồm:

- Bộ Giao thông Vận tải;
- Bộ Tài chính: Cục quản lý giá, Vụ Chính sách thuế, Tổng cục Hải quan;
- Bộ Công Thương: Cục quản lý cạnh tranh;
- Tổng Cty Hàng hải Việt Nam;
- Hiệp hội cảng biển Việt Nam;
- Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam;
- Hiệp hội chủ hàng Việt Nam.

Với chức năng quản lý toàn bộ hoạt động cảng biển và vận chuyển đường biển trên lãnh hải Việt Nam, do vậy, đề nghị Bộ Giao thông Vận tải là cơ quan chủ trì tổ chức thực hiện việc này.

2- Về việc tổ chức đàm phán với Hiệp hội chủ tàu (hoặc Hãng tàu nước ngoài) về việc thu các khoản phụ phí tắc nghẽn cảng (PCS), phí dịch vụ container (THC), phí mất cân đối container (CIC):

Đề nghị giao Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam với nhiệm vụ xúc tiến quan hệ thương mại, kinh tế giữa Việt Nam và các nước, giữ vai trò chủ trì, phối hợp với Hiệp hội chủ hàng Việt Nam và các đơn vị có liên quan tiến hành đàm phán.

Bộ Tài chính có ý kiến đề Văn Phòng Chính phủ tổng hợp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ Công Thương;
- Bộ GTVT;
- Phòng TM và CN Việt Nam;
- Hiệp hội chủ hàng Việt Nam;
- Hiệp hội cảng biển Việt Nam;
- Tổng Cty Hàng hải Việt Nam;
- Lưu: VT, TCHQ. (06)

Đề

phối

hợp

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG



Đỗ Hoàng Anh Tuấn