

# Phí bảo vệ môi trường - thực trạng và giải pháp

PGS.TS. Bạch Thị Minh Huyền

**T**rong những năm gần đây với tốc độ tăng trưởng GDP hàng năm đạt trên 8%, nước ta đang phải đối mặt với hiểm hoạ ô nhiễm môi trường ngày càng trầm trọng. Theo các chuyên gia cho biết, nếu tính đến các tổn thất môi trường thì tốc độ tăng GDP thực tế hàng năm của Việt Nam sẽ chỉ còn 3-4%. Hiện nay tình hình ô nhiễm môi trường đã lan rộng đến mức báo động trên khắp các lĩnh vực, đất, nước, không khí, tiếng ồn... đã làm ảnh hưởng không nhỏ đến sức khoẻ cộng đồng và nhiều công trình kinh tế, kiến trúc và văn hoá của nước ta. Nhiều năm qua mặc dù nước ta đã có một khuôn khổ pháp lý cao nhất cho công tác bảo vệ môi trường (BVMT), đó là luật BVMT năm 2005 và một loạt các văn bản pháp quy hướng dẫn thi hành luật này. Nước ta cũng đã xây dựng và phát triển chiến lược BVMT cho giai đoạn 2001 - 2010 nhằm đảm bảo sự phát triển bền vững của môi trường - một trong tám mục tiêu phát triển thiên niên kỷ đã được 189 quốc gia thành viên Liên hiệp quốc (trong đó có Việt Nam) nhất trí phấn đấu đạt được vào năm 2015.

Thuế và phí môi trường là nguồn thu ngân sách do các tổ chức, cá nhân có sử dụng môi trường đóng góp. Khác với thuế,

phần thu về phí môi trường là nhằm bù đắp các chi phí đã bỏ ra để thực hiện các hoạt động BVMT, đồng thời nó còn nhằm mục đích hạn chế việc sử dụng quá mức các dịch vụ môi trường. Các tổ chức, cá nhân nào thực hiện cung cấp dịch vụ về môi trường thì họ được quyền thu phí để trang trải chi phí và thực hiện nghĩa vụ đối với ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật.

Theo pháp lệnh phí, lệ phí được Ủy ban thường vụ Quốc hội ban hành ngày 28/08/2001 (hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2002) và Nghị định của Chính phủ số 58/2002/NĐ - CP ngày 03/06/2002 quy định chi tiết thi hành pháp lệnh phí, lệ phí thì phí BVMT bao gồm:

- Phí BVMT đối với nước thải
- Phí BVMT đối với xăng, dầu, khí thải từ việc sử dụng than đá và các loại nhiên liệu đốt khác
- Phí BVMT đối với chất thải rắn
- Phí BVMT về tiếng ồn
- Phí BVMT đối với sân bay, nhà ga, bến cảng
- Phí BVMT đối với khai thác dầu mỏ, khí đốt và khoáng sản khác.

Tuy nhiên cho đến nay, Chính phủ mới có các văn bản quy định thu 4 khoản phí BVMT, đó là:

phí BVMT đối với nước thải, phí BVMT đối với xăng dầu, phí BVMT đối với chất thải rắn và phí BVMT đối với khai thác khoáng sản. Các khoản phí còn lại hiện vẫn đang trong quá trình nghiên cứu, chuẩn bị điều kiện cần thiết để ban hành và triển khai thực hiện. Trong phạm vi bài này tôi không có tham vọng đề cập toàn diện đến các loại phí BVMT mà chỉ tập trung vào 3 loại phí, đó là: phí BVMT đối với nước thải, phí BVMT đối với khí thải và phí BVMT đối với rác thải.

## Thứ nhất, Phí BVMT đối với nước thải:

Hiện nay, việc thu phí BVMT đối với nước thải được thực hiện theo quy định tại Nghị định của Chính phủ số 67/2003/NĐ - CP ngày 13/06/2003 (hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2004) và Nghị định của Chính phủ số 04/2007/NĐ - CP ngày 08/01/2007 về sửa đổi và bổ sung một số điều của Nghị định số 67/2003/NĐ - CP (điều chỉnh danh mục các chất gây ô nhiễm trong nước thải phải thu phí, điều chỉnh mức thu đối với các chất gây ô nhiễm có trong nước thải và quy định việc thu phí tính theo định mức phát thải do Bộ Tài nguyên Môi trường ban hành).

Theo quy định hiện hành, các tổ chức, cá nhân có xả nước thải công nghiệp, nước thải sinh hoạt

ra môi trường phải có nghĩa vụ nộp phí BVMT đối với nước thải.

Mức thu phí BVMT có phân biệt giữa nước thải sinh hoạt và nước thải công nghiệp. Đối với nước thải sinh hoạt, mức thu phí được tính theo tỷ lệ % trên giá bán 1m<sup>3</sup> nước sạch (chưa bao gồm thuế giá trị gia tăng). Mức thu phí đối với nước thải công nghiệp tính theo số tuyệt đối (đồng/kg chất gây ô nhiễm có trong nước thải).

Hiện nay có 7 chất gây ô nhiễm trong nước thải được đưa vào diện thu phí, đó là: nhu cầu oxy hoá học, chất rắn lơ lửng, thủy ngân, chì, Arsenic và Cadmium. Mức thu phí tối thiểu là 100đ/kg chất gây ô nhiễm và tối đa là 20 triệu đồng/kg chất gây ô nhiễm. Nguồn thu về phí BVMT đối với nước thải được trích để lại một phần cho các cơ quan, đơn vị trực tiếp thu phí để trang trải cho việc thu phí, đánh giá lấy mẫu phân tích nước thải phục vụ cho việc kiểm định định kỳ, đột xuất đối với nước thải công nghiệp từ lần thứ 2 trở đi. Phần còn lại nộp ngân sách nhà nước. Trong đó ngân sách Trung ương hưởng 50% để bổ sung vốn hoạt động của quỹ BVMT Việt Nam; ngân sách địa phương hưởng 50% để sử dụng cho việc BVMT, đầu tư mới, nạo vét cống rãnh, duy tu, bảo dưỡng hệ thống thoát nước tại địa phương. Hiện nay hầu hết các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã ban hành quy chế thu phí trên địa bàn. Theo báo cáo của Bộ Tài chính, tổng số tiền thu phí BVMT nước thải năm 2004 đạt

71,8 tỷ đồng; năm 2005 đạt 186,1 tỷ đồng, trong đó chủ yếu là số thu phí đối với nước thải sinh hoạt. Số thu phí đối với nước thải công nghiệp chiếm tỷ lệ khá thấp, chỉ đạt khoảng gần 20% tổng số thu phí BVMT đối với nước thải. Việc thu phí BVMT đối với nước thải những năm qua đã tạo ra nguồn thu đáng kể cho ngân sách Nhà nước để trang trải cho các hoạt động giữ gìn và BVMT trong cả nước. Tuy nhiên, số thu này còn thấp xa so với yêu cầu Nhà nước phải đầu tư về tài chính để khắc phục, xử lý ô nhiễm đến mức báo động về nước thải đang phát sinh hiện nay. Nhìn chung tình hình thu phí BVMT nước thải hiện nay đang bộc lộ 1 số hạn chế sau đây:

- Về phí nước thải sinh hoạt: theo quy định hiện hành. Nhà nước mới thu phí nước thải sinh hoạt đối với việc tiêu dùng nước sạch, chưa thu được phí nước thải đối với việc tiêu dùng nước ngầm. Hơn nữa, việc giới hạn mức thu tối đa đối với nước thải sinh hoạt không vượt quá 10% của giá bán nước sạch (chưa bao gồm thuế giá trị gia tăng) hiện nay là thấp và chưa hợp lý. Thực tế cho thấy các chi phí phải bỏ ra để khắc phục, xử lý ô nhiễm nước thải hiện nay là rất lớn. Mức thu phí được quy định là chưa tương xứng với những khoản chi phí mà Nhà nước phải đầu tư để trang trải cho các hoạt động BVMT nước thải, đầu tư mới, nạo vét cống rãnh, duy tu, bảo dưỡng hệ thống thoát nước. Đó là chưa kể đến các khoản phải chi không nhỏ cho việc khắc phục hậu quả và xử lý nước thải

độc hại.

- Việc thu phí nước thải công nghiệp hiện nay đạt rất thấp so với yêu cầu đặt ra. Nước thải công nghiệp hiện nay đang gây ô nhiễm nghiêm trọng làm "Bức tử" nhiều con sông lớn trong cả nước (sông Nhuệ, sông Đáy, sông Cầu, sông Sài Gòn, sông Đồng Nai...), trong khi đó số thu về phí nước thải công nghiệp chỉ đạt gần 20% tổng số thu về phí nước thải nói chung. Đây là một vấn đề không thể chấp nhận. Nguyên nhân chính là do ý thức chấp hành pháp luật về BVMT của các doanh nghiệp còn yếu kém, nhiều doanh nghiệp trốn tránh trách nhiệm nộp phí hoặc kê khai nộp phí rất thấp so với thực tế. Ngoài ra còn do khâu kiểm tra, giám sát của cơ quan quản lý chuyên ngành về môi trường còn bị buông lỏng. Thể chế chính sách triển khai thực hiện thu phí BVMT nước thải còn thiếu đồng bộ. Cho đến nay, Nhà nước chưa ban hành được quy định về định mức nước thải theo loại hình sản phẩm của các ngành sản xuất. Hầu hết các địa phương vẫn thu phí nước thải công nghiệp theo phương pháp khoán vì cơ sở vật chất, kỹ thuật phục vụ cho việc phân tích, đánh giá mức độ độc hại của các chất gây ô nhiễm trong nước thải trong công nghiệp còn nhiều hạn chế.

Thiết nghĩ, để thúc đẩy BVMT nước thải trong thời gian tới xét trên góc độ thu phí cần có một số giải pháp sau đây:

- Nghiên cứu bổ sung chính sách thu phí nước thải đối với

việc tiêu dùng nước ngầm của các tổ chức, cá nhân trong xã hội.

- Từng bước điều chỉnh nâng dần mức thu phí đối với các chất gây ô nhiễm trong nước thải sinh hoạt và nước thải công nghiệp qua các năm nhằm xoá bỏ dần bao cấp của ngân sách nhà nước đối với lĩnh vực này. Không nên khống chế phí nước thải sinh hoạt tối đa không quá 10% giá bán nước sạch như hiện nay, mà có thể nâng mức thu tối đa lên đến 30% giá bán nước sạch như đề xuất của Sở Tài chính Đà Nẵng.

- Cần có chế tài xử phạt nghiêm khắc hơn đối với các hành vi vi phạm quy định của Luật BVMT nói chung và quy định về thu phí BVMT đối với nước thải nói riêng.

- Bộ Tài nguyên Môi trường cần nhanh chóng nghiên cứu và ban hành kịp thời các định mức nước thải theo loại hình sản phẩm của các ngành sản xuất nhằm phục vụ thiết thực cho việc thu phí nước thải công nghiệp trong thời gian tới.

- Rà soát, đánh giá tính hợp lý của việc phân chia nguồn thu phí BVMT nước thải hiện hành giữa ngân sách Trung ương và ngân sách địa phương đáp ứng nhu cầu quản lý, kiểm soát và giảm thiểu ô nhiễm nước thải của cả nước nói chung và của các địa phương nói riêng để có phương án điều chỉnh phù hợp.

### **Thứ hai, Phí bảo vệ môi trường đối với khí thải:**

Hiện nay Nhà nước chưa có quy định cụ thể về thu phí

BVMT đối với khí thải, mà mới chỉ có quy định về thu phí xăng dầu. Phí xăng dầu hiện nay đang được thực hiện theo quy định tại Nghị định của Chính phủ số 78/2000/NĐ - CP ngày 26/12/2000. Đối tượng thu phí này là các loại xăng, dầu, mỡ nhờn, xuất, bán tại Việt Nam. Đối tượng nộp phí này là các tổ chức, cá nhân nhập khẩu (kể cả nhập khẩu uỷ thác); sản xuất, chế biến các loại xăng dầu. Phí xăng dầu thu 1 lần khi xuất, bán xăng dầu nhập khẩu, sản xuất, chế biến. Mức thu đối với xăng các loại là 500đ/lit; Diesel: 300đ/lit. Nguồn thu phí xăng dầu được tập trung toàn bộ cho ngân sách Trung ương quản lý và sử dụng theo quy định của luật ngân sách Nhà nước. Bình quân năm 2000 - 2003 số thu phí xăng dầu đạt khoảng 2.750 tỷ/năm, chiếm gần 2,5% tổng số thu về thuế phí.

Việc thu phí BVMT đối với khí thải từ việc sử dụng than đá và các loại nhiên liệu đốt khác hiện nay chưa được ban hành. Thực tế cho thấy việc thu phí xăng dầu là chưa đủ mạnh để ngăn ngừa và giảm thiểu ô nhiễm về khí thải hiện nay.

Nguyễn Thị Kim Oanh thuộc Tổ chức AIT cho biết, khảo sát bằng các trạm quan trắc không khí tại ven các đường giao thông tại Hà Nội cho thấy có tới 40% chất gây ô nhiễm trong không khí xuất hiện từ giao thông; 20% là từ đốt rác thải, rom rạ; 20% là chất thứ phát (hình thành trong không khí) còn lại là từ các hoạt động công nghiệp, đun nấu thức ăn và các nguồn ô nhiễm đến từ khu vực khác (do gió đưa đến).

Tình hình tại thành phố Hồ Chí Minh cũng tương tự như vậy.

Cục BVMT Việt Nam cũng cho rằng, tại các khu đô thị Việt Nam, 70-90% nguồn ô nhiễm không khí là do khí thải từ các phương tiện tham gia giao thông. Các phương tiện này phát thải ra môi trường một lượng lớn cacbon dioxide và các chất độc hại khác gây nguy hiểm lâu dài cho con người và môi trường. Vấn đề bức xúc nhất đang được đặt ra hiện nay là làm thế nào để giảm bớt lượng xe cơ giới hoạt động trên đường, trong khi số lượng ôtô, xe gắn máy vẫn ngày càng gia tăng với tốc độ trung bình hàng năm là 10-15%.

Tình trạng ùn tắc giao thông tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh càng khiến cho mức độ ô nhiễm không khí trở nên nghiêm trọng tới mức báo động. Mới đây lãnh đạo thành phố Hồ Chí Minh cho biết mỗi năm ùn tắc giao thông gây thiệt hại kinh tế lên đến gần 15 nghìn tỷ đồng. Tuy nhiên, chưa có đánh giá tình trạng ách tắc giao thông làm ảnh hưởng như thế nào đến sức khoẻ người dân. Nếu tính toán chi tiết, con số thiệt hại còn lớn hơn 15 nghìn tỷ đồng gấp nhiều lần. Theo tính toán của Cục đăng kiểm Việt Nam thì thiệt hại về kinh tế do ô nhiễm không khí lên tới 20 triệu USD/năm đối với thành phố Hà Nội và trên 50 triệu USD/năm đối với thành phố Hồ Chí Minh.

Để hạn chế ô nhiễm không khí tại các đô thị lớn thì việc cần làm là giảm lượng xe cơ giới lưu thông trên đường, khuyến khích

sử dụng các phương tiện công cộng hoặc phương tiện ít gây ô nhiễm môi trường. Thực hiện chủ trương này, vừa qua Bộ giao thông vận tải đã phối hợp với các Bộ Tài chính, Bộ Công an, Bộ Tư pháp, đại diện Sở giao thông công chính hai thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh và các cơ quan có liên quan đưa ra một số giải pháp về thu phí đối với phương tiện giao thông ở hai thành phố lớn nói trên, cụ thể:

- Tăng lệ phí đăng ký mới phương tiện giao thông cá nhân lên 30-s50% giá trị của phương tiện.

- Thu phí lưu hành phương tiện giao thông cá nhân vào giờ cao điểm tại một số tuyến phố có mật độ giao thông lớn (từ 6h30 – 8h30 và 16h30 – 19h) trong nội đô sẽ phải nộp một khoản phí theo ngày hoặc tháng với giá trị 20 nghìn đồng/ngày hoặc 500 nghìn đồng/tháng đối với ô tô; 10 nghìn đồng/ ngày hoặc 200 nghìn đồng/ tháng đối với xe máy. Các khoản thu nêu trên sẽ hỗ trợ trở lại cho việc cấp vé xe buýt miễn phí cho một số đối tượng như học sinh, sinh viên, cán bộ, công chức và một bộ phận nhân dân.

Thiết nghĩ, để góp phần giảm ùn tắc giao thông, giảm thiểu ô nhiễm không khí do các phương tiện giao thông gây nên cần phối hợp thực hiện nhiều giải pháp đồng bộ về giáo dục, hành chính và kinh tế. Riêng về lĩnh vực thuế, phí, BVMT đối với khí thải thì nên có một số giải pháp sau:

- Trước hết, cần thay thế “Lệ phí trước bạ” bằng “Thuế đăng ký phương tiện giao thông” như

một số nước trên thế giới đang áp dụng. Bởi vì thu lệ phí là để thực hiện chức năng quản lý của nhà nước, không thể đưa ra mức thu cao. Áp dụng thuế đăng ký phương tiện giao thông sẽ tạo điều kiện cho Nhà nước có thể gắn mục tiêu BVMT khí thải trong việc xây dựng mức thu của loại thuế này. Vì thuế là khoản thu bắt buộc mọi tổ chức, cá nhân phải có nghĩa vụ đóng góp cho Nhà nước nhằm đáp ứng các nhu cầu chi tiêu vào việc thực hiện các chức năng của Nhà nước, duy trì các thiết chế quản lý xã hội, vì lợi ích của toàn bộ xã hội. Thuế đăng ký phương tiện giao thông trong thời gian tới cần được đánh có phân biệt dựa vào kích thước, tải trọng của xe cũng như công suất động cơ và lượng khí thải CO<sub>2</sub> ra môi trường. Thuế này sẽ được xây dựng, trình Quốc hội phê duyệt và thông qua nhằm đảm bảo cơ sở pháp lý cao.

- Cần nghiên cứu, ban hành thuế lưu hành phương tiện giao thông hàng năm. Trước mắt, có thể thực hiện thu đối với ô tô các loại, sau đó sẽ mở rộng thu đối với các loại xe mô tô, gắn máy, tàu, thuyền...

Thuế này thu hàng năm. Mức thu được xác định căn cứ vào tải trọng, công suất động cơ và thải khí CO<sub>2</sub> ra môi trường nhằm khuyến khích các đối tượng sử dụng phương tiện giao thông theo hướng có lợi cho môi trường và thúc đẩy các nhà sản xuất cải tiến công nghệ đối với các phương tiện giao thông ít gây hại cho môi trường. Mục đích của thuế này là nhằm BVMT khí thải. Nó hoàn toàn khác với thuế

tiêu thụ đặc biệt là loại thuế đánh vào các loại hàng hoá tiêu dùng cao cấp nhằm điều tiết thu nhập của người tiêu dùng. Nguồn thu từ thuế này được đầu tư trở lại cho việc đăng kiểm phương tiện giao thông và phát triển hệ thống giao thông công cộng.

Thực tế, việc thu thuế lưu hành phương tiện giao thông hàng năm đã được áp dụng ở một số nước như: Trung Quốc, Singapore và nhiều nước thuộc cộng đồng châu Âu từ nhiều năm nay. Tại thủ đô London của Anh, người ta cũng đã áp dụng thu phí tắc nghẽn giao thông đối với các loại ô tô đi vào trung tâm thành phố vào những giờ cao điểm từ năm 2003 để góp phần giảm ùn tắc giao thông, giảm ô nhiễm khí thải CO<sub>2</sub>. Mức thu ban đầu được quy định là 5 bảng/ngày, sau đó nâng lên 8 bảng/ngày. Gần đây Thị trường London đưa ra đề án “đánh thuế giao thông” tới 50USD/ngày với mục đích giảm ô nhiễm môi trường và giảm tình trạng giao thông quá tải trên các đường phố tại London. Mức thuế mới sẽ được chia làm 3 loại: những xe có mức độ khí thải trung bình sẽ trả 16USD/ngày; những xe có lượng khí thải cacbon dioxide là 120g/km như Volkswagen Polo sẽ không phải trả phí. Những xe có lượng khí thải trên 225g/km như tất cả các loại xe Porsch, Mercedes, sẽ phải trả 50USD/ngày. Mức thuế mới sẽ áp dụng đối với tất cả các xe chạy trong thành phố từ 7 giờ sáng đến 6 giờ tối từ thứ hai đến thứ sáu.

Để đảm bảo tính đồng bộ trong việc BVMT khí thải, trong

thời gian tới cần nhanh chóng tiếp tục nghiên cứu, ban hành thu phí BVMT khí thải từ việc sử dụng than đá và các loại nhiên liệu đốt khác như đã được ghi trong Nghị định 57 của Chính phủ. Theo đó các tổ chức, cá nhân sử dụng nhiên liệu đốt cháy phát tán ra môi trường gây các chất ô nhiễm như bụi lơ lửng, lưu huỳnh dioxit, các ôxit nitơ, cacbon oxit... phải chịu mức phí tính trên kg chất gây ô nhiễm có trong khí thải. Các cơ sở sản xuất kinh doanh, dịch vụ có đốt nhiên liệu phát tán ra môi trường phải có trách nhiệm kê khai loại hình, khối lượng nhiên liệu sử dụng, trình độ công nghệ, mức độ xử lý, giảm thiểu khí thải gửi Sở tài nguyên môi trường nơi thải khí và có trách nhiệm nộp phí khí thải. Các cơ quan chức năng quản lý và BVMT cần kiểm tra mức độ khí thải độc hại ra môi trường của các cơ sở sản xuất, kinh doanh, dịch vụ để đảm bảo thu phí theo đúng quy định. Nếu những doanh nghiệp có đầu tư hệ thống xử lý khí thải đạt tiêu chuẩn đảm bảo về BVMT thì được hoàn lại khoản phí đã thu trước đó.

Việc thu phí BVMT đối với khí thải như trên là vấn đề cần thiết nhằm xoá bỏ dần bao cấp của ngân sách nhà nước, hướng dẫn sản xuất, tiêu dùng theo hướng có lợi cho môi trường và thực hiện nguyên tắc người gây ô nhiễm phải trả giá.

### **Thứ ba, Phí bảo vệ môi trường đối với rác thải**

Phí BVMT đối với chất thải rắn đã được quy định tại Nghị

định của Chính phủ số 174/2007/NĐ - CP ngày 29/11/2007. Theo đó các đối tượng có chất thải rắn thông thường và chất thải rắn nguy hại thải ra từ hoạt động sản xuất kinh doanh, dịch vụ hoặc các hoạt động khác (trừ chất thải rắn thông thường phát thải trong sinh hoạt của cá nhân, hộ gia đình) sẽ phải nộp phí BVMT đối với chất thải rắn do HĐND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quyết định mức thu phí cụ thể nhưng không quá 40.000đ/tấn đối với chất thải rắn thông thường phát thải từ hoạt động của cơ quan, cơ sở kinh doanh, dịch vụ, cơ sở sản xuất công nghiệp, làng nghề; 6.000.000đ/tấn đối với chất thải rắn nguy hại. Số tiền thu được sẽ được trích một phần để bù đắp chi phí cho hoạt động thu gom, số còn lại để lại 100% cho địa phương để đầu tư trở lại cho việc xử lý chất thải rắn.

Phí BVMT đối với chất thải rắn mới ban hành, thời gian triển khai thực hiện chưa nhiều nên trong phạm vi bài này tôi chỉ xin tập trung đề cập tới phí vệ sinh, hay còn gọi là phí rác thải thu vào các cá nhân, hộ gia đình có xả chất thải sinh hoạt ra môi trường.

Lâu nay quy trình thu gom, xử lý rác được chia thành 2 công đoạn: thu gom rác và vận chuyển, xử lý rác. Phí vệ sinh thu hàng tháng đối với các hộ gia đình, mức thu phí được các địa phương quy định còn khá thấp, chỉ đủ bù đắp một phần hoặc toàn bộ chi phí hoạt động thu gom rác; còn hoạt động vận chuyển và xử lý rác hầu như đều do ngân sách

địa phương bao cấp hoàn toàn. Theo tính toán của Sở Tài nguyên – Môi trường thành phố Hồ Chí Minh thì dự kiến năm 2008 thành phố phải chi khoảng 1.200 tỉ đồng cho việc thu gom rác đường phố, vận chuyển và xử lý chất thải rắn đô thị.

Theo quy định hiện hành thì Hội đồng nhân dân tỉnh, thành phố có thẩm quyền quy định thu phí vệ sinh nhằm bù đắp một phần hoặc toàn bộ chi phí đầu tư cho thu gom, vận chuyển và xử lý rác thải trên địa bàn. Do đó, trong thời gian tới các địa phương cần nghiên cứu điều chỉnh nâng mức phí vệ sinh lên cho phù hợp để có đủ kinh phí đáp ứng cho hoạt động thu gom, vận chuyển và xử lý rác thải, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước, xoá bỏ bao cấp của ngân sách đối với dịch vụ này./.



### **Cân đối thời khủng hoảng**

*Cuối năm việc ngập đầu, xếp quát: "Giờ này sổ sách chưa xong, kế toán trường bỏ đi đâu rồi?". Nhân viên lí nhí: "Anh ấy đi mua vài tờ vé số ạ".*

*- Chết thật, giờ này còn vé số làm gì nữa?*

*- Anh ấy bảo: "Với tình hình thu chi thế này, chi may ra trúng vé số mới cân đối nổi bảng kế toán của công ty".*