

BỘ TÀI CHÍNH

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 8437/BTC-CST

Hà Nội, ngày 24 tháng 8 năm 2022

V/v xin ý kiến về một số nội dung tại dự thảo Nghị định về Biểu thuế xuất khẩu, biểu thuế nhập khẩu ưu đãi và Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về áp dụng thuế suất thông thường đối với hàng hóa nhập khẩu (lần 2)

Kính gửi:

- Bộ Công Thương;
- Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn;
- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
- Bộ Giao thông vận tải;
- Bộ Khoa học và Công nghệ;
- Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI);
- Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA);
- Hiệp hội phân bón Việt Nam;
- Hiệp hội xăng dầu Việt Nam.

Thực hiện nhiệm vụ được giao tại Nghị quyết số 01/NQ-CP ngày 8/01/2022 của Chính phủ về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội và dự toán ngân sách nhà nước (NSNN) năm 2022, Bộ Tài chính đã xây dựng dự thảo Nghị định về Biểu thuế xuất khẩu, biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan (dự thảo Nghị định) và dự thảo Quyết định quy định việc áp dụng thuế suất thông thường đối với hàng hóa nhập khẩu (dự thảo Quyết định). Ngày 21/4/2022, Bộ Tài chính có công văn số 3662/BTC-CST gửi xin ý kiến các Bộ, ngành, ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố và các Hiệp hội có liên quan về dự thảo Nghị định, dự thảo Quyết định. Các dự thảo này đã được đăng tải trên Cổng thông tin điện tử Chính phủ và Cổng thông tin điện tử Bộ Tài chính theo đúng quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

Đến nay, Bộ Tài chính đã nhận được 63 công văn tham gia ý kiến của các đơn vị liên quan. Trên cơ sở ý kiến tham gia của các đơn vị, Bộ Tài chính đã tiếp thu, hoàn thiện dự thảo Nghị định và dự thảo Quyết định.

Tuy nhiên, quá trình tổng hợp ý kiến tham gia đến nay đã phát sinh một số nội dung mới, cần trao đổi thêm với các đơn vị có liên quan để thực hiện ý kiến chỉ đạo của Lãnh đạo Chính phủ cũng như tháo gỡ khó khăn cho sản xuất kinh doanh. Trên cơ sở đó, Bộ Tài chính đề nghị Quý đơn vị tham gia ý kiến về các nội dung mới phát sinh (ngoài các nội dung đã được Bộ Tài chính gửi xin ý kiến tại công văn số 3662/BTC-CST) dự kiến sửa đổi, bổ sung tại dự thảo Nghị định và dự thảo Quyết định, cụ thể như sau:

1. Về quy định mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu

- Ngày 20/5/2022, Bộ Tài chính nhận được công văn số 3110/VPCP-CN của Văn phòng Chính phủ nêu ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành về sửa đổi, bổ sung quy định liên quan đến mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu, trong đó: (i) giao Bộ Khoa học và Công nghệ (KH&CN) rà soát hiệu lực của văn bản Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCN, Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN, Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN, chủ động xử lý, bãi bỏ theo quy định của Luật Ban hành văn bản pháp luật; (ii) giao Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan trình Thủ tướng Chính phủ ban hành phương pháp xác định tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước đối với ô tô theo quy định tại điểm d khoản 1 Điều 29 Nghị định số 116/2017/NĐ-CP, trong đó xem xét quy định về mức độ rời rạc đối với linh kiện ô tô nhập khẩu.

- Tại công văn số 6095/BGTVT-TC ngày 17/6/2022, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) có ý kiến như sau: Trên cơ sở ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại công văn số 3110/VPCP-CN ngày 20/5/2022 nêu trên, Bộ GTVT đề nghị Bộ Tài chính rà soát về sự cần thiết khi quy định trách nhiệm của các cơ quan trong việc rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định về mức độ rời rạc, đảm bảo phù hợp với thực tế tại khoản 3 Điều 11 dự thảo Nghị định và rà soát quy định tại điểm a.2 khoản 3 Điều 8 dự thảo Nghị định cho phù hợp.

- Tại công văn số 1530/BKHCN-KHTC ngày 29/6/2022, Bộ Khoa học và Công nghệ (KH&CN) đề nghị bỏ nhiệm vụ giao Bộ KH&CN chủ trì tại khoản 3 Điều 11 dự thảo Nghị định; bỏ quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu theo quy định của Bộ KH&CN tại điểm a.2 khoản 3 Điều 8 dự thảo Nghị định và tại điểm b.5.1 khoản 2 Chương 98 Mục II Phụ lục II dự thảo Nghị định, đồng thời rà soát để bỏ nội dung trên trong toàn bộ dự thảo Nghị định để thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Công văn số 3110/VPCP-CN.

Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:

a) Chính sách thuế hiện hành liên quan đến mức độ rời rạc của ô tô nhập khẩu

Ngày 12/3/2012, Bộ KH&CN đã ban hành Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu (Thông tư này sửa đổi, bổ sung các Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCN và Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN). Kể từ khi ban hành, quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu được sử dụng như một trong các căn cứ pháp lý để áp dụng chính sách thuế nhập khẩu đối với ngành sản xuất, lắp ráp ô tô tại các Nghị định về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, cụ thể:

(i) Quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu là căn cứ để thực hiện phân loại bộ linh kiện CKD

Tại mục 2 Chú giải nhóm Chương 98 Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 quy định:

“2.1. Các mặt hàng CKD của ô tô quy định tại Chương 87 mục I phụ lục II thực hiện phân loại mã hàng hóa, áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi

riêng theo bộ linh kiện rời đồng bộ hoặc không đồng bộ để sản xuất, lắp ráp ô tô ghi tại nhóm 98.21 theo hướng dẫn tại điểm b.5 khoản 3 mục I Chương 98 hoặc ghi tại nhóm 98.49 theo hướng dẫn tại điểm b.12 khoản 3 mục I chương 98 nếu đáp ứng điều kiện của nhóm 98.49.

a) Các mặt hàng CKD của xe có động cơ dùng để vận tải hàng hoá (xe tải) có tổng trọng lượng có tải tối đa trên 20 tấn nhập khẩu, doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô được lựa chọn cách tính thuế theo thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi của từng linh kiện, phụ tùng ghi tại 97 chương thuộc mục I phụ lục II hoặc tính thuế theo thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi riêng của bộ linh kiện xe ô tô có tổng trọng lượng có tải tối đa trên 20 tấn quy định tại Chương 98 (nhóm 98.21). Trường hợp doanh nghiệp lựa chọn cách tính thuế theo từng linh kiện, phụ tùng ô tô thì phải đáp ứng các điều kiện theo quy định tại điểm b.5.1 và điểm b.5.2 khoản 3 mục này.”

Điểm b, khoản 3 mục II Chương 98 quy định về điều kiện áp dụng thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi riêng đối với hàng hóa nhập khẩu là bộ linh kiện rời đồng bộ và không đồng bộ của ô tô để sản xuất, lắp ráp ô tô như sau:

“b.5) Hàng hoá nhập khẩu là bộ linh kiện rời đồng bộ và không đồng bộ của ô tô để sản xuất, lắp ráp ô tô thuộc nhóm 98.21:

Doanh nghiệp nhập khẩu linh kiện theo hình thức bộ linh kiện rời đồng bộ hoặc không đồng bộ được phân loại theo mã HS và áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi của từng linh kiện, phụ tùng ghi tại 97 chương thuộc mục I phụ lục II nếu đáp ứng các điều kiện quy định tại điểm b.5.1 và điểm b.5.2 khoản này.

b.5.1) Điều kiện áp dụng:

- Linh kiện phải do các doanh nghiệp đảm bảo Tiêu chuẩn doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô theo quy định của Chính phủ về điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô trực tiếp nhập khẩu để sản xuất hoặc tổ chức, cá nhân được các doanh nghiệp đảm bảo Tiêu chuẩn doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô ủy quyền nhập khẩu, uỷ thác nhập khẩu hoặc nhập khẩu kinh doanh. Trường hợp uỷ thác nhập khẩu thì phải có hợp đồng uỷ thác, trường hợp nhập khẩu kinh doanh thì phải có hợp đồng mua bán với doanh nghiệp có đủ điều kiện lắp ráp xe ô tô theo quy định khi làm thủ tục hải quan nhập khẩu.

- Các linh kiện (các chi tiết, cụm chi tiết, bộ phận) là những sản phẩm đã hoàn thiện nhưng chưa được lắp ráp hoặc chưa phải là sản phẩm hoàn thiện nhưng đã có đặc trưng cơ bản của sản phẩm hoàn thiện với mức độ rời rạc tối thiểu bằng mức độ rời rạc của linh kiện ô tô theo quy định của Bộ Khoa học và Công nghệ về tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô.

b.5.2) Trường hợp trong bộ linh kiện rời đồng bộ hoặc không đồng bộ có một hoặc một số linh kiện chưa đảm bảo độ rời rạc như quy định tại gạch đầu dòng thứ 2 điểm b.5.1 khoản này thì vẫn được thực hiện phân loại mã HS, áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi của cả bộ linh kiện theo mã HS và

thuế suất của từng linh kiện ghi tại 97 chương thuộc mục I phụ lục II nếu doanh nghiệp có văn bản cam kết đáp ứng đủ các điều kiện sau:

- Tổng trị giá của các linh kiện nhập khẩu chưa đảm bảo mức độ rời rạc không vượt quá 10% tổng trị giá của các linh kiện (nhập khẩu và mua trong nước nếu có) để sản xuất, lắp ráp thành ô tô hoàn chỉnh hoặc xe ô tô sát xi (không phân biệt theo từng loại xe mà tính chung cho các loại xe của doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp trong một năm tài chính). Trong đó, tổng trị giá của các linh kiện (nhập khẩu hoặc mua trong nước nếu có) để sản xuất, lắp ráp thành ô tô hoàn chỉnh, bao gồm cả phần linh kiện tự gia công, sản xuất, lắp ráp nếu có.

- Linh kiện đó không phải là: Khung xe, thân xe, thùng xe (không phân biệt loại xe); ca bin (đối với xe tải).

Các doanh nghiệp thực hiện tính thuế theo quy định tại điểm b.5.2 khoản này phải thực hiện báo cáo tình hình nhập khẩu và sử dụng hàng hóa trong năm tài chính cho cơ quan hải quan. Thời hạn báo cáo, kiểm tra tình hình nhập khẩu và sử dụng hàng hóa thực hiện theo quy định pháp luật quản lý thuế và hải quan

b.5.3) Trường hợp các linh kiện nhập khẩu để sản xuất, lắp ráp ô tô không đáp ứng các điều kiện quy định tại điểm b.5.1 và điểm b.5.2 khoản này thì thực hiện phân loại mã HS và tính thuế của cả bộ linh kiện theo mã HS và mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi riêng ghi tại nhóm 98.21 quy định tại mục II Chương 98 tùy theo chủng loại xe (trừ các trường hợp nêu tại điểm b.5.4 dưới đây) và không phải thực hiện báo cáo tình hình nhập khẩu và sử dụng hàng hóa”.

Như vậy, theo quy định tại Nghị định số 57/2020/NĐ-CP thì doanh nghiệp nhập khẩu bộ linh kiện CKD của ô tô nếu đảm bảo điều kiện sản xuất, lắp ráp ô tô theo quy định và đáp ứng độ rời rạc tối thiểu theo quy định của Bộ KH&CN hoặc đáp ứng về tổng trị giá của các linh kiện nhập khẩu chưa đảm bảo mức độ rời rạc không vượt quá 10% tổng trị giá của các linh kiện để sản xuất, lắp ráp ô tô thì được phân loại và áp dụng thuế suất thuế nhập khẩu theo từng linh kiện, phụ tùng thay cho việc phân loại và áp dụng thuế suất theo xe ô tô nguyên chiếc (có mức thuế suất cao hơn).

(ii) Quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu là căn cứ cho việc thực hiện Chương trình ưu đãi thuế để sản xuất, lắp ráp xe ô tô

Để hỗ trợ các doanh nghiệp ô tô mở rộng sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam, Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 của Chính phủ đã bổ sung Chương trình ưu đãi thuế đối với linh kiện ô tô nhập khẩu để sản xuất, lắp ráp xe trong nước. Doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô được áp dụng thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi 0% đối với linh kiện nhập khẩu trong nước chưa sản xuất được nếu đáp ứng các điều kiện theo quy định của Chương trình, trong đó có điều kiện về độ rời rạc của linh kiện ô tô theo quy định của Bộ KH&CN.

Theo quy định này, để được áp dụng thuế nhập khẩu 0% đối với linh kiện, phụ tùng trong nước chưa sản xuất được theo Chương trình ưu đãi thuế sản xuất, lắp ráp ô tô (mức ưu đãi cao nhất về thuế nhập khẩu đối với sản xuất, lắp ráp ô

tô) hoặc áp dụng phân loại bộ linh kiện CKD của ô tô nhập khẩu theo từng linh kiện, phụ tùng (có mức thuế trung bình của bộ linh kiện từ 12% đến 14% thay cho việc phân loại vào xe ô tô nguyên chiếc), bộ linh kiện ô tô nhập khẩu đều phải đáp ứng điều kiện về độ rời rạc tối thiểu theo quy định của Bộ KH&CN. Trường hợp không đáp ứng điều kiện về độ rời rạc tối thiểu thì phân loại theo xe nguyên chiếc (ví dụ ô tô dưới 9 chỗ ngồi loại ô tô sedan có mức thuế nhập khẩu MFN là 70%).

Đồng thời, tại khoản 3 Điều 3 Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ nêu trên đã giao: “*Bộ Khoa học và Công nghệ chủ trì phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư và các cơ quan liên quan rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu, đảm bảo phù hợp với thực tế*”.

b) Ý kiến của Bộ Tài chính:

Thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành tại công văn số 3110/VPCP-CN, Bộ KH&CN đã ban hành Thông tư số 11/2022/TT-BKHCN bãi bỏ Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu. Việc Bộ KH&CN bãi bỏ Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN trong khi Bộ Công Thương chưa ban hành văn bản về phương pháp xác định tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước đối với ô tô theo quy định tại điểm d khoản 1 Điều 29 Nghị định số 116/2017/NĐ-CP sẽ tạo khoảng trống pháp lý trong việc thực hiện Chương trình ưu đãi thuế cũng như các chính sách ưu đãi đối với sản xuất, lắp ráp ô tô được quy định tại Nghị định số 57/2020/NĐ-CP.

Việc không có quy định về mức độ rời rạc nêu trên có thể dẫn đến tình trạng các doanh nghiệp sẽ nhập khẩu bộ linh kiện ô tô đồng bộ nhưng có mức độ rời rạc thấp, không khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư dây chuyền, thiết bị để gia tăng tỷ lệ nội địa hóa trong nước.

Ngày 30/6/2022, Bộ Tài chính đã tổ chức cuộc họp về nội dung liên quan đến quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu với đại diện của Bộ Công Thương, Bộ KH&CN, Bộ GTVT, VAMA và các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô. Trên cơ sở đó, Bộ Tài chính đề xuất kế thừa nội dung quy định về mức độ rời rạc của Bộ KH&CN tại Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN để quy định vào dự thảo Nghị định này. Trong trường hợp Bộ Công Thương trình Thủ tướng Chính phủ ban hành quy định về phương pháp xác định tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước đối với ô tô thì Bộ Tài chính sẽ trình Chính phủ sửa đổi quy định liên quan cho phù hợp.

Cụ thể tại dự thảo Nghị định bổ sung điểm b.5.6 khoản 2.2 Chương 98 nội dung quy định về mức độ rời rạc trên cơ sở kế thừa quy định tại Điều 1 Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN như sau:

“Mức độ rời rạc của các linh kiện ô tô nhập khẩu được quy định như sau:

- Thân vỏ ô tô (đối với ô tô con (xe du lịch), ô tô khách cỡ nhỏ (xe minibus), ô tô khách (xe bus), ca bin (đối với ô tô tải): Rời tối thiểu thành 06 cụm chính, chưa sơn tĩnh điện, bao gồm: cụm nóc, cụm sàn, cụm sườn trái, cụm sườn phải, cụm trước, cụm sau và các mảng liên kết (nếu có).

- Khung ô tô: Đã liên kết với nhau và chưa sơn tĩnh điện. Đối với khung ô tô có chiều dài từ 3,7m trở lên, được phép sơn tĩnh điện trước khi nhập khẩu.
- Động cơ: Hoàn chỉnh và có thể lắp liền với bộ ly hợp và hộp số.
- Hệ thống truyền động: Đã hoặc chưa lắp cùng với hệ thống phanh.
- Hệ thống điện, đèn và tiện nghi: Hệ thống dây điện, bảng điện, đèn và tiện nghi của ô tô để rời khỏi thân vỏ, cabin ô tô.

Thùng của ô tô tải: Sàn thùng xe, thành phải thùng xe, thành trái thùng xe, thành sau thùng xe và thành trước thùng của ô tô tải để rời chưa sơn và sàn thùng xe chưa được gắn với hệ thống khung phụ khi nhập khẩu.

Ngoài ra, Bộ Tài chính đề xuất sửa đổi nội dung “mức độ rời rạc linh kiện ô tô theo quy định của Bộ Khoa học và Công nghệ” tại Điều 8 dự thảo Nghị định và khoản 2.2 Chương 98 thành mức độ rời rạc của linh kiện ô tô theo quy định tại điểm b.5.6 khoản 2.2 Chương 98. Đồng thời, Bộ Tài chính đề xuất bãi bỏ nội dung giao: “Bộ Khoa học và Công nghệ chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư và các cơ quan liên quan rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định về mức độ rời rạc, đảm bảo phù hợp với thực tế” tại khoản 3 Điều 3 Nghị định số 57/2020/NĐ-CP.

2. Liên quan đến nhóm 98.49 – Các mặt hàng linh kiện ô tô nhập khẩu để thực hiện Chương trình ưu đãi thuế

Theo quy định linh kiện ô tô nhập khẩu của doanh nghiệp tham gia Chương trình ưu đãi thuế được áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu là 0% phải có tên trong nhóm 98.49 và thuộc loại linh kiện trong nước chưa sản xuất được. Việc xác định linh kiện trong nước chưa sản xuất được căn cứ theo quy định của Bộ KH&ĐT về Danh mục nguyên liệu, vật tư, bán thành phẩm trong nước đã sản xuất được. Hiện nay các mặt hàng tại nhóm 98.49 thuộc Danh mục nhóm mặt hàng quy định cơ bản đều là các mặt hàng trong nước chưa sản xuất được và hàm lượng khoa học công nghệ cao, chế tạo phức tạp để thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô trong nước phát triển, giảm giá thành sản xuất.

Bộ Tài chính nhận được kiến nghị của VAMA¹ đề nghị bổ sung một số mặt hàng vào Danh mục nhóm 98.49 như bổ sung bộ điều khiển khác tương tự động cơ ECU điều khiển động cơ; một số mặt hàng là nguyên liệu, vật tư tiêu hao (keo, các loại ống, vít, bu lông, giấy, tấm, phiến, vôi, van, ô bi, rơ le, sản phẩm sắt hoặc thép...) và một số mặt hàng loa, máy điều hòa không khí. Qua rà soát các mặt hàng này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:

- Đối với các mặt hàng có hàm lượng khoa học công nghệ cao trong nước chưa sản xuất được như mặt hàng bộ điều khiển động cơ ô tô: Tại Nghị định số 101/2021/NĐ-CP, trên cơ sở ý kiến của Bộ Công Thương, Tập đoàn Thành Công, Bộ Tài chính đã trình Chính phủ bổ sung mặt hàng “Engine ECU, loại sử dụng cho xe có động cơ”² có HS 9849.46.00 (tương ứng với mã hàng HS 8537.10.99 tại 97 Chương) vào Danh mục các mặt hàng linh kiện ô tô nhập khẩu

¹ Công văn số 052601/2022/VAMA ngày 26/5/2022

² Theo Bộ Công Thương đây là mặt hàng đặc biệt quan trọng trong sản xuất ô tô, sản xuất phức tạp chứa đựng hàm lượng công nghệ cao và trong nước chưa sản xuất được.

tại nhóm 98.49 để thực hiện Chương trình ưu đãi thuế. Theo kiến nghị của VAMA, đề nghị mở rộng đối với các bộ điều khiển khác tương tự mặt hàng Engine ECU. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất chỉnh sửa lại mô tả HS 9849.46.00 như sau: “*Engine ECU và các bộ điều khiển khác, được sử dụng cho xe có động cơ*”.

- Đối với các mặt hàng là nguyên liệu, vật tư, tiêu hao hoặc bộ phận linh kiện điện tử của xe ô tô (keo, các loại ống, vít, bu lông, giấy, tấm, phiến, vôi, van, ổ bi, rơ le, sản phẩm sắt hoặc thép...), Bộ Tài chính đề xuất không đưa nội dung nhóm này vào nhóm 98.49 do đây là các mặt hàng cơ bản trong nước đã sản xuất được ảnh hưởng tới doanh nghiệp sản xuất trong nước hoặc là các mặt hàng khó xác định được số lượng khi sử dụng để sản xuất, lắp ráp xe ô tô.

- Đối với mặt hàng máy điều hòa không khí cho ô tô: Căn cứ Thông tư số 05/2021/TT-BKHĐT thì mặt hàng này trong nước đã sản xuất được. Bộ Tài chính đề xuất không đưa vào danh mục nhóm 98.49.

- Đối với mặt hàng loa chưa lắp ráp vào trong vỏ loa (HS 8518.29.90), mặt hàng này trong nước chưa sản xuất được và kiểm soát được số lượng linh kiện khi sản xuất, lắp ráp ô tô. Do đó, Bộ Tài chính đề xuất bổ sung mặt hàng này vào nhóm 98.49.

3. Về kiến nghị giảm thuế nhập khẩu MFN đối với xe ô tô điện

Gần đây, Bộ Tài chính nhận được kiến nghị của doanh nghiệp và Hiệp hội cơ khí (VAMI) đề xuất lộ trình giảm thuế nhập khẩu ưu đãi đối với dòng xe ô tô sử dụng động cơ điện trong thời gian 02 năm để phát triển xe ô tô điện thay thế xe ô tô dùng nhiên liệu hóa thạch, như sau:

- Ô tô chở người sử dụng động cơ điện mã HS 8703.80.99: áp dụng thuế suất 0% từ ngày 01/1/2023 đến ngày 31/12/2024. Từ ngày 01/01/2025 trở đi áp dụng mức thuế suất là 70%.

- Ô tô chở hàng sử dụng động cơ điện mã HS 8704.60.91, 8704.60.92, 8704.60.93: áp dụng thuế suất 0% áp dụng từ ngày 01/1/2023 đến ngày 31/12/2024. Từ ngày 01/1/2025 trở đi áp dụng mức thuế suất là 70% và 25%.

Ý kiến của Bộ Tài chính:

Để phát triển dòng xe ô tô thân thiện với môi trường, Nghị định số 57/2020/NĐ-CP đã bổ sung quy định đối với dòng xe ô tô thân thiện với môi trường tham gia vào Chương trình ưu đãi thuế. Chính sách ưu đãi đối với dòng xe này được thực hiện từ năm 2020 đến nay. Hiện nay, Việt Nam mới chỉ có Công ty Vinfast đầu tư nhà máy sản xuất ô tô điện. Việc đầu tư sản xuất ô tô điện đòi hỏi có chiến lược đầu tư dài hạn, số vốn đầu tư rất lớn, có sự đồng bộ về cơ sở hạ tầng, chính sách về phát triển pin và nhiều nguồn lực có liên quan khác. Nếu giảm thuế nhập khẩu MFN trong vòng 02 năm nhằm thúc đẩy nhu cầu trong nước để qua đó tạo động lực phát triển xe điện như đề xuất trong khi các doanh nghiệp chưa có phương án hay dự án đầu tư bài bản cho việc sản xuất xe điện thì không những không khuyến khích phát triển sản xuất trong nước mà còn gây khó khăn cho công tác quản lý của Việt Nam, ảnh hưởng đến doanh

nghiệp hiện đã đầu tư sản xuất chủng loại xe này trong nước và giảm thu ngân sách do doanh nghiệp sẽ lợi dụng chính sách giảm thuế 0% để nhập khẩu ô tô vào Việt Nam. Do đó, Bộ Tài chính đề xuất chưa xem xét điều chỉnh giảm thuế nhập khẩu MFN đối với xe điện.

4. Về kiến nghị giảm thuế nhập khẩu các mặt hàng nguyên liệu chế biến, sản xuất xăng dầu và hóa dầu

Công ty cổ phần Lọc hóa dầu Bình Sơn (BSR) kiến nghị điều chỉnh mức thuế nhập khẩu MFN, thuế nhập khẩu khẩu thông thường của các mặt hàng là nguyên liệu chế biến sản xuất xăng dầu và hóa dầu về mức 0%, cụ thể:

- Giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN của mặt hàng “*condensate*” (HS: 2709.00.20) từ 3% xuống 0%, mặt hàng “*Loại khác*” (HS: 2710.19.90) và mặt hàng “*dầu mỏ và các loại dầu thu được từ các khoáng bi-tum...*” (HS: 2710.20.00) từ 5% xuống 0%;

- Giảm thuế suất thuế nhập khẩu khẩu thông thường của các mặt hàng “*cặn khác từ dầu có nguồn gốc từ dầu mỏ hoặc từ các loại dầu thu được từ khoáng bi-tum*” (HS: 2713.90.00) và mặt hàng “*propen (propylen)*” (HS: 2901.22.00) từ 5% xuống 0%.

Về các kiến nghị này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:

a) Quy trình sản xuất và tình hình hoạt động của BSR

Theo văn bản của BSR thì quy trình sản xuất dầu như sau: Dầu thô được bơm vào 08 bể chứa có dung tích mỗi bể là 65.000m³. Tiếp theo, dầu thô được đưa vào tháp chưng cất khí quyển có công suất 140.000 thùng/ngày để chiết tách, chế biến thành các nguyên liệu bán thành phẩm như: khí Gas, Kerosen, Gas oil nặng và nhẹ và cặn khí quyển T-DAO, VGO, Naphtha, Refomate, Residue và Propylene lỏng:

- Khí Gas được đưa đến phân xưởng chế biến sâu để thu hồi Propylene lỏng và khí hóa lỏng (LPG), sau đó tiếp tục đưa Propylene tới nhà máy Polypropylene để chế biến ra hạt nhựa PP.

- Gas oil nặng và nhẹ được đưa đến các phân xưởng xử lý, chế biến ra dầu diesel.

- Kerosen được đưa đến các phân xưởng xử lý, chế biến ra dầu hỏa và nhiên liệu bay.

- Các nguyên liệu khác như cặn khí quyển, T-DAO, VGO, Naphtha, Refomate, Residue được đưa đến phân xưởng chế biến, phối trộn và xử lý để sản xuất ra các sản phẩm xăng, diesel, dầu nhiên liệu...

b) Về tình hình hoạt động của BSR

Từ đầu năm 2022 đến nay, nhà máy lọc dầu Dung Quất của Công ty BSR vận hành vượt công suất thiết kế để tăng nguồn cung xăng dầu ra thị trường trong bối cảnh nguồn cung xăng dầu thiếu hụt do tác động của căng thẳng Nga – Ukraine và việc giảm công suất vận hành của Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn.

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Công ty BSR đã nâng công suất vận hành của nhà máy lọc dầu Dung Quất (tháng 2/2022 ở mức trung bình 104,5%, tháng 3/2022 ở mức khoảng 108%, tháng 5/2022 ở mức khoảng 109%). Tuy nhiên, việc duy trì nguồn dầu thô để nâng công suất trong thời điểm hiện nay là rất khó khăn.

Theo BSR, hiện cơ cấu nguồn cung nguyên liệu dầu thô cho Nhà máy lọc dầu Dung Quất là 70-80% khai thác từ mỏ Bạch Hổ, còn lại là dầu thô Azeri nhập khẩu từ Azerbaijan. Tuy nhiên, sản lượng khai thác tại mỏ Bạch Hổ đang giảm dần nên không đáp ứng đủ nguyên liệu đầu vào cho sản xuất. Do đó, Công ty BSR phải tăng nhập khẩu dầu thô lên tới 50%. Tuy nhiên, trong bối cảnh giá dầu thô tăng cao do nguồn cung dầu thô thế giới khan hiếm và khó khăn do đứt gãy chuỗi cung ứng thế giới, việc nhập khẩu dầu thô hiện nay đang gặp rất nhiều khó khăn.

Vì vậy, thay vì nhập khẩu dầu thô để chưng cất chế biến từ đầu, Công ty BSR đã nghiên cứu xây dựng phương án nhập khẩu các nguyên liệu bán thành phẩm khác được chưng cất từ dầu thô (như T-DAO, VGO, Naphtha, Refomate, Residue và Propylene lỏng) để đưa vào chế biến sâu tại Nhà máy lọc dầu Dung Quất để tạo ra các sản phẩm xăng dầu thành phẩm. Theo tính toán của BSR, việc nhập khẩu bán thành phẩm để sản xuất xăng dầu sẽ rút ngắn rất nhiều thời gian so với sử dụng dầu thô để sản xuất, qua đó tăng độ linh hoạt vận hành, tăng công suất và gia tăng hiệu quả cho Nhà máy Dung Quất.

c) Ý kiến của Bộ Tài chính

(1) Mặt hàng T-DAO (Treated Deasphalted Oil) là sản phẩm của công đoạn tách asphalt từ chưng cất chân không và có tính chất hóa lý tương tự với nguyên liệu đầu vào dùng để phối trộn/bổ sung nguyên liệu dầu thô cho sản xuất của Nhà máy lọc dầu Dung Quất. Mặt hàng này thuộc mã HS 2710.19.90, thuế nhập khẩu MFN là 5%, thuế nhập khẩu thông thường là 7,5%, thuế suất FTA (ACFTA là 8%, AANZFTA, AIFTA, AJCEP, VJEP, VCFTA, VN-EAEU là 5%; CPTPP là 7%; ATIGA, AKFTA, VKFTA là 0%).

Mặt hàng VGO là nguyên liệu/sản phẩm trung gian cho các nhà máy lọc dầu và được sử dụng để tăng sản lượng các sản phẩm có giá trị tại nhà máy. Nguồn nhập khẩu từ nhiều khu vực, tùy theo trọng lượng dầu mỏ và khoáng bitum có trong sản phẩm (theo chất lượng dầu) mà sản phẩm VGO được phân loại vào mã HS 2710.19.90 (thuế nhập khẩu MFN là 5%) hoặc 2710.20.00 (thuế nhập khẩu MFN là 0%).

Theo số liệu thống kê của TCHQ, năm 2021 KNNK của mặt hàng thuộc mã HS 2710.19.90 khoảng 84,3 triệu USD (nhập khẩu nhiều nhất từ Hàn Quốc, ASEAN, Đài Loan, Ấn Độ, Trung Quốc). Bộ Tài chính đề xuất điều chỉnh giảm thuế MFN của mã HS 2710.19.90 từ 5% xuống 0% (bằng mức thuế nhập khẩu từ ASEAN và Hàn Quốc) để giảm chi phí đầu vào cho sản xuất xăng dầu trong nước và điều chỉnh tương ứng thuế nhập khẩu thông thường là 0% để đa dạng hóa thị trường nhập khẩu. Việc điều chỉnh giảm thuế MFN và thuế nhập khẩu thông thường của mặt hàng này xuống 0% sẽ tác động giảm thu NSNN khoảng

39 tỷ đồng/năm.

Đối với mặt hàng VGO thuộc mã HS 2710.20.00 thì thuế nhập khẩu MFN đã là 0% nhưng thuế nhập khẩu thông thường đang là 5%. Theo số liệu KNNK của TCHQ năm 2021, KNNK mặt hàng thuộc mã HS 2710.20.00 khoảng 99 nghìn USD, trong đó nhập khẩu theo thuế nhập khẩu MFN là 32 nghìn USD, không có KNNK theo thuế suất thông thường. Tuy nhiên, để đa dạng hóa nguồn nhập khẩu trước áp lực từ giá xăng dầu, Bộ Tài chính đề xuất điều chỉnh giảm thuế nhập khẩu thông thường của mã HS 2710.20.00 từ 5% xuống 0%. Việc điều chỉnh này dự kiến không làm giảm thu NSNN so với hiện hành.

(2) Mặt hàng residue thuộc mã HS 2713.90.00, thuế nhập khẩu MFN là 0%, thuế nhập khẩu thông thường là 5%, thuế suất tại các FTA là 0%. Đây là phân đoạn cặn của công đoạn chưng cất khí quyển hoặc chưng cất chân không dầu thô. Đối với Nhà máy lọc dầu Dung Quất, mặt hàng residue là nguyên liệu đầu vào dùng phối trộn một phần với dầu thô làm nguyên liệu chưng cất dầu thô (CDU).

Theo số liệu thống kê của TCHQ, năm 2021 KNNK của mã HS 2713.90.00 là khoảng 20 nghìn USD, trong đó nhập khẩu theo thuế nhập khẩu MFN là 10 nghìn USD, không có KNNK từ thuế suất thông thường. Tuy nhiên để đa dạng hóa thị trường nhập khẩu, đảm bảo nguồn cung nguyên liệu sản xuất trong nước, Bộ Tài chính đề xuất điều chỉnh giảm thuế nhập khẩu thông thường của mã HS 2713.90.00 từ 5% xuống 0%.

(3) Mặt hàng condensate thuộc mã HS 2709.00.20, thuế MFN là 3%, thuế nhập khẩu thông thường là 4,5%, thuế suất tại các FTA (ATIGA, ACFTA, AKFTA, AANZFTA là 5%, AJCEP, VJEPA, AIFTA, VCFTA là 3%; VKFTA, VNEA-EU, EVFTA, CPTPP là 0%).

Condensate là hỗn hợp hydrocarbon lỏng được tách ra từ khí đồng hành hoặc khí thiên nhiên trong quá trình khai thác, vận chuyển và xử lý khí. Condensate được sử dụng để sản xuất ra các sản phẩm như xăng, dầu hỏa (KO), diesel (DO), fuel oil (FO) hoặc làm dung môi công nghiệp. Condensate còn được sử dụng làm nguyên liệu cho quá trình chế biến dầu, sản xuất Olefine. Theo số liệu thống kê của TCHQ, năm 2021 KNNK của mặt hàng condensate khoảng 14,5 triệu USD, trong đó nhập khẩu theo thuế nhập khẩu MFN là 14,4 triệu USD, không có KNNK từ thuế suất thông thường.

Do mặt hàng condensate là nguyên liệu khai thác từ thiên nhiên có tính chất tương tự dầu thô nhưng thành phần nhẹ. Theo nguyên tắc ban hành biểu thuế, thuế suất, các mặt hàng là tài nguyên, khoáng sản thô chưa qua chế biến được quy định mức thuế xuất khẩu cao để hạn chế xuất khẩu và quy định mức thuế nhập khẩu MFN thấp để khuyến khích nhập khẩu, bảo vệ tài nguyên khoáng sản chưa qua chế biến trong nước. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất điều chỉnh giảm thuế nhập khẩu thông thường của mã HS 2709.00.20 từ 3% xuống 0% và điều chỉnh tương ứng thuế nhập khẩu thông thường của mã HS 2709.00.20 là 0% để đảm bảo nguồn nguyên liệu sản xuất xăng dầu.

Tác động của chính sách: Giả thiết tính theo số liệu KNNK năm 2021,

việc điều chỉnh giảm thuế MFN của mặt hàng này xuống 0% sẽ tác động giảm thu NSNN khoảng 9,7 tỷ đồng/năm. Việc điều chỉnh giảm thuế suất thuế nhập khẩu thông thường đối với mặt hàng này không làm giảm thu NSNN do không có KNNK theo thuế suất thông thường.

(4) Mặt hàng propen (propylen) thuộc mã HS 2901.22.00, thuế MFN là thuế suất tại các FTA là 0%, thuế nhập khẩu thông thường là 5%. Mặt hàng propen (propylen) là nguyên liệu đầu vào cho sản xuất hạt nhựa PP. Nguồn nhập khẩu từ nhiều nước trên thế giới, thông thường các nhà máy lọc dầu sẽ xuất bán khi có nhu cầu (sản phẩm dư thừa).

Theo số liệu thống kê của TCHQ, năm 2021 KNNK mặt hàng của mã HS 2713.90.00 khoảng 179,7 triệu USD, trong đó nhập khẩu theo thuế nhập khẩu MFN là 179,6 triệu USD, không có KNNK từ thuế suất thông thường.

Bộ Tài chính đề xuất điều chỉnh giảm thuế nhập khẩu thông thường của mã HS 2901.22.00 từ 5% xuống 0% do mức thuế suất MFN và các FTA đã về 0% và việc điều chỉnh này không làm giảm thu NSNN. Ngoài ra, việc giảm thuế nhập khẩu thông thường sẽ tăng thêm cơ hội, lợi thế về thuế khi chào mua tại các nước có mức thuế 0%.

5. Về giảm thuế suất MFN đối với một số mặt hàng chế phẩm xăng

Ngày 08/8/2022, Chính phủ ban hành Nghị định số 51/2022/NĐ-CP sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng xăng động cơ không pha chì, theo đó điều chỉnh giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN mặt hàng xăng động cơ không pha chì thuộc nhóm mã HS 2710.12.2x từ 20% xuống 10%.

Tuy nhiên, ngoài mặt hàng xăng động cơ không pha chì, nhóm 27.10 còn có các chế phẩm, là sản phẩm chế biến từ dầu mỏ nhưng có chỉ số octan khác xăng động cơ và được sử dụng như nguyên liệu đầu vào cho sản xuất hoặc các ngành công nghiệp như pha sơn hay pha xăng có mã HS 2710.12.31, 2710.12.39, 2710.12.40, 2710.12.50, 2710.12.60, 2710.12.70, 2710.12.80, 2710.12.91, 2710.12.92, 2710.12.99 đang có mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN là 20%.

Do đó, để đảm bảo thống nhất với thuế suất MFN đối với mặt hàng xăng động cơ không pha chì hiện đã được điều chỉnh giảm từ 20% xuống 10%, hỗ trợ giảm giá nguyên liệu đầu vào cho các ngành sản xuất và đảm bảo phù hợp với nguyên tắc ban hành Biểu thuế là thuế suất nguyên liệu thấp hơn thành phẩm, tránh vướng mắc trong việc phân loại của Cơ quan Hải quan, Bộ Tài chính đề xuất điều chỉnh giảm thuế suất đối với các mặt hàng chế phẩm xăng này bằng với mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN mặt hàng xăng không pha chì là 10%.

6. Về kiến nghị giảm thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng Ethanol

Bộ Tài chính nhận được kiến nghị của Đại sứ quán Hoa Kỳ và Ủy ban ngũ cốc Hoa Kỳ kiến nghị về giảm thuế nhập khẩu MFN mặt hàng Ethanol mã HS 2207.20.19 từ 15% xuống 10%, mã HS 2207.20.11 từ 15% xuống 10%, cụ thể như sau:

a) Về tình hình sản xuất trong nước

- Về tình hình hoạt động của các doanh nghiệp sản xuất Ethanol: Hiện nay, Việt Nam có 6 nhà máy sản xuất Ethanol để phối trộn làm xăng sinh học. Nhu cầu sử dụng Ethanol để pha chế xăng E5 RON92 trong nước khoảng 200.000m³/năm. Năng lực sản xuất Ethanol của các nhà máy Ethanol tại Việt Nam đạt 400.000 m³/năm. Tính đến thời điểm hiện tại thì đa số các nhà máy đã dừng hoạt động do thua lỗ, một số nhà máy đang xây dựng thì dừng không xây dựng vì nhiều nguyên nhân đến từ thiếu hụt nguồn vốn, nguồn nguyên liệu thiếu ổn định và sức ép cạnh tranh cao từ Ethanol nhập khẩu.

- Về nguyên liệu sản xuất Ethanol trong nước: Hiện nay nguyên liệu chủ yếu để pha chế ra Ethanol tại Việt Nam là củ khoai mì, nhưng quy mô vùng trồng sản không lớn, chủ yếu phải thu mua từ các hộ dân trồng. Nguồn nguyên liệu thứ cấp số lượng ít là rỉ đường từ các nhà máy đường. Như vậy, Ethanol do Việt Nam sản xuất có chi phí giá thành cao, sản lượng thấp do nguồn nguyên liệu không ổn định nên kém cạnh tranh về giá so với ethanol nhập khẩu.

b) Chính sách thuế hiện hành đối với mặt hàng Ethanol

Mặt hàng Ethanol (HS 2207.20.11, 2207.20.19) có mức thuế suất MFN là 15%. Thuế suất ưu đãi đặc biệt theo Hiệp định ATIGA, VKFTA đối với nhóm 22.07 là 0%. Đây là loại cồn (Ethanol) sử dụng trong công nghiệp. KNNK năm 2021 là 48,7 triệu USD, trong đó nhập khẩu từ Mỹ chiếm khoảng 62%.

Liên quan đến kiến nghị giảm thuế MFN mặt hàng Ethanol, ngày 28/10/2019, Ủy ban Ngũ cốc Hoa kỳ cũng có công văn đề nghị điều chỉnh thuế mặt hàng Ethanol mã HS 2207.20.19 từ 20% xuống 5%, mã HS 2207.20.11 từ 17% xuống 10%. Trên cơ sở ý kiến của các Bộ, ngành, địa phương và thực tế trong nước, Bộ Tài chính đã trình Chính phủ ban hành Nghị định số 57/2020/NĐ-CP, trong đó đã điều chỉnh mã HS 2207.20.11 từ 17% xuống 15% và 2207.20.19 từ 20% xuống 15%. Tuy nhiên, đến nay, phía Mỹ tiếp tục có kiến nghị giảm thuế nhập khẩu đối với mặt hàng ethanol mã HS 2207.20.19 từ 15% xuống 5%, mã HS 2207.20.11 từ 15% xuống 10%.

c) Ý kiến của Bộ Tài chính

Mặt hàng Ethanol và xăng khoáng là nguyên liệu đầu vào để pha chế ra xăng sinh học. Khác với xăng khoáng là sản phẩm có nguồn gốc từ tài nguyên khoáng sản không tái tạo thì Ethanol là sản phẩm của ngành nông nghiệp (được sản xuất từ sắn, ngô, gạo, bã mía...) có khả năng tái tạo được nên Chính phủ đã có chủ trương khuyến khích sử dụng xăng sinh học nhằm mục tiêu bảo vệ môi trường.

Ngoài ra, trong bối cảnh giá xăng thế giới và trong nước tăng cao kèm theo sự thiếu hụt về cung ứng xăng dầu thì việc nhập khẩu Ethanol sẽ bù đắp phần thiếu hụt của xăng khoáng. Các sắc thuế BVMT và thuế TTĐB cũng đều quy định ưu đãi đối với mặt hàng Ethanol. Theo nguyên tắc thuế suất thấp hơn thuế suất thuế nhập khẩu xăng khoáng nhưng vẫn đảm bảo dư địa để đàm phán cho các biểu thuế FTA tới đây, Bộ Tài chính đề xuất điều chỉnh thuế suất mặt

hàng Ethanol từ 15% xuống 10% thay cho phương án 12% đã gửi xin ý kiến.

Việc điều chỉnh như trên không tác động đến sản xuất trong nước do mức điều chỉnh không lớn, nhưng sẽ tác động giảm giá mặt hàng xăng dầu, đặc biệt trong bối cảnh hiện nay. Đồng thời, việc thực hiện theo phương án đề xuất sẽ góp phần tạo thuận lợi cho hàng hóa của Việt Nam xuất khẩu vào thị trường Hoa Kỳ Tuy nhiên, thực hiện theo phương án này sẽ tác động làm giảm thu NSNN nhưng dự kiến số giảm thu không quá lớn.

7. Về điều chỉnh thuế xuất khẩu đối với mặt hàng mặt hàng phân bón

Trong thời gian gần đây, Bộ Tài chính nhận được kiến nghị của một số cơ quan đề nghị rà soát, xem xét chính sách thuế xuất khẩu đối với mặt hàng phân bón trước tình hình các loại phân bón thị trường thế giới và thị trường trong nước liên tục tăng cao.

a) Tình hình sản xuất, nhập khẩu, xuất khẩu mặt hàng phân bón

- Năng lực sản xuất: Tính đến nay, tổng công suất của các cơ sở sản xuất phân bón trong nước là 29,25 triệu tấn/năm. Trong trường hợp các nhà máy sản xuất phân bón hoạt động thuận lợi theo công suất thiết kế là có thể đáp ứng nhu cầu phân đạm và phân lân trong nước. Phân kali, nước ta không có mỏ muối kali nên bắt buộc phải dựa vào nguồn cung nhập khẩu.

- Tình hình xuất nhập khẩu: Về nhập khẩu, năm 2021 Việt Nam nhập khẩu 4,54 triệu tấn phân bón, tăng 19,4% về khối lượng, tăng 52,6% về kim ngạch và tăng 27,8% về giá so với năm 2020, với nguồn nhập khẩu chính từ Trung Quốc chiếm 42% kim ngạch. Về xuất khẩu, năm 2021 Việt Nam xuất khẩu 1,35 tấn phân bón, tăng 16,4% về khối lượng, tăng 64,2% về kim ngạch và giá tăng 41,2% so với năm 2020, trong đó nhập khẩu lớn nhất vào Campuchia với 37,4% kim ngạch.

Luật thuế XNK số 107/2016/QH13 quy định khung thuế suất thuế xuất khẩu đối với từng nhóm hàng chịu thuế, trong đó mặt hàng phân bón thuộc nhóm 31.01 đến 31.05 có khung thuế xuất khẩu từ 0% đến 40% (nhóm có số thứ tự từ 85 đến 89). Ngoài ra, trong Biểu thuế xuất khẩu có nhóm hàng số thứ tự 211 có tên mô tả là: “*Vật tư, nguyên liệu, bán thành phẩm không quy định ở trên có giá trị tài nguyên, khoáng sản cộng với chi phí năng lượng chiếm từ 51% giá thành sản phẩm trở lên*”, khung thuế suất thuế xuất khẩu từ 5-20%.

Căn cứ quy định của Luật thuế XNK, tại khoản 4 Điều 4 Nghị định số 122/2016/NĐ-CP ngày 01/9/2016 của Chính phủ quy định mặt hàng phân bón nếu có giá trị tài nguyên khoáng sản cộng chi phí năng lượng dưới 51% giá thành sản phẩm có thuế suất thuế xuất khẩu là 0%; Đối với mặt hàng phân bón nếu có giá trị tài nguyên khoáng sản cộng chi phí năng lượng chiếm từ 51% giá thành sản phẩm trở lên có thuế suất thuế xuất khẩu 5%.

Để góp phần hạ giá phân bón trong nước, ổn định nguồn cung, tại công văn số 3662/BTC-CST, Bộ Tài chính đề xuất quy định thống nhất một mức thuế suất thuế xuất khẩu 5% đối với mặt hàng phân bón thuộc nhóm 31.02, 31.03, 31.04, 31.05 tại Biểu thuế xuất khẩu, không phân biệt theo tỷ lệ tài nguyên

khoáng sản trong sản phẩm phân bón. Riêng đối với phân bón thuộc nhóm 31.01 là phân bón hữu cơ, không sử dụng tài nguyên khoáng sản, dự thảo Nghị định giữ mức thuế suất thuế xuất khẩu là 0% như hiện hành. Sau khi gửi xin ý kiến, Bộ Tài chính nhận được kiến nghị của một số đơn vị về thuế xuất khẩu mặt hàng phân bón như sau:

- Bộ Công Thương đề nghị cân nhắc việc áp dụng thuế xuất khẩu cho tất cả chủng loại phân bón do thị trường giá cả, nhu cầu, nguồn cung biến động từng ngày, từng tuần, theo tháng, theo mùa vụ và việc tăng mức thuế xuất khẩu cần tính đến các yếu tố thực tiễn như nguyên liệu đầu vào, nguồn cung,... Ngoài ra, hiện nay, nhu cầu phân bón trong nước đạt khoảng 11 triệu tấn/năm trong khi tổng công suất các nhà máy được cấp phép sản xuất phân bón ước tính đạt trên 29 triệu tấn/năm, vì vậy các đơn vị đều phải tìm kiếm thị trường xuất khẩu. Việc hạn chế xuất khẩu có thể dẫn đến tồn đọng nhiều mặt hàng, nhất là các mặt hàng phân bón trong nước đã sản xuất đáp ứng đủ nhu cầu, tăng chi phí.

- Hiệp hội phân bón cho rằng ưu điểm của việc không áp thuế xuất khẩu căn cứ vào tỷ lệ tài nguyên khoáng sản, năng lượng như hiện hành sẽ giảm bớt thủ tục hành chính cho doanh nghiệp và cơ quan hải quan và góp phần giữ lại nguồn phân bón cho nhu cầu sử dụng trong nước, nhất là trong bối cảnh giá phân bón đang có xu hướng tăng cao, có thể tăng ngân sách từ nguồn phân bón xuất khẩu. Hiện hành, một số chủng loại phân bón hiện nay đã và đang áp dụng thuế xuất khẩu 5% (như phân ure) hoặc có chủng loại hiện đang áp dụng thuế xuất khẩu 0% nhưng do không xuất khẩu hoặc xuất khẩu rất ít (như phân lân, super lân, phân DAP, MAP), có loại phải nhập khẩu do trong nước sản xuất không đủ nhu cầu (như phân DAP trong nước chỉ đáp ứng 60% nên phải nhập khẩu). Hiệp hội đề nghị Bộ Tài chính xem xét, đánh giá và đề xuất mức thuế xuất khẩu riêng biệt cho từng loại phân bón, áp dụng thuế xuất khẩu cho những loại trong nước sản xuất cung chưa đủ cầu. Hiệp hội phân bón cũng cho rằng đề xuất áp thuế xuất khẩu 5% chỉ ảnh hưởng đến nhóm phân bón NPK (hiện nay đang dư thừa công suất thiết kế), không ảnh hưởng đến phân ure, lân nung chảy vì các loại phân này hiện vẫn đang chịu thuế xuất khẩu 5% do có tổng giá trị tài nguyên, khoáng sản cộng chi phí năng lượng trên 51% giá thành sản phẩm.

- Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đề nghị Bộ Tài chính: Nghiên cứu, xem xét chính sách thuế xuất khẩu đối với các mặt hàng phân bón Urê, DAP, MAP và phối hợp với các Bộ, ngành các biện pháp kiểm soát xuất khẩu đối với phân Urê, DAP, MAP để đảm bảo nguồn cung trong nước trong tình hình nguồn cung phân bón khan hiếm như hiện nay.

b) Ý kiến của Bộ Tài chính

Bộ Tài chính đề xuất về phương án điều chỉnh thuế xuất khẩu đối với mặt hàng phân bón như sau: Đối với các mặt hàng phân bón (urê, phân lân, super lân, DAP, MAP... trừ mặt hàng phân bón NPK): quy định mức thuế suất thuế xuất khẩu 5% như đã gửi xin ý kiến là phù hợp. Riêng đối với phân NPK trong nước đã đáp ứng được nhu cầu và hiện dư thừa nhiều phải xuất khẩu nên Bộ Tài chính đề xuất quy định mức thuế xuất khẩu 0% để không ảnh hưởng đến sản

xuất trong nước. Cụ thể như sau:

STT	Mã HS	Mô tả	Thuế suất (%)
86	31.02	Phân khoáng hoặc phân hóa học, có chứa nitơ.	
	3102.10.00	- Urê, có hoặc không ở trong dung dịch nước	5
		- Amoni sulphat; muối kép và hỗn hợp của amoni sulphat và amoni nitrat:	
	3102.21.00	- - Amoni sulphat	5
	3102.29.00	- - Loại khác	5
	3102.30.00	- Amoni nitrat, có hoặc không ở trong dung dịch nước	5
	3102.40.00	- Hỗn hợp của amoni nitrat với canxi carbonat hoặc các chất vô cơ khác không phải phân bón	5
	3102.50.00	- Natri nitrat	5
	3102.60.00	- Muối kép và hỗn hợp của canxi nitrat và amoni nitrat	5
	3102.80.00	- Hỗn hợp urê và amoni nitrat ở trong dung dịch nước hoặc dung dịch amoniac	5
	3102.90.00	- Loại khác, kể cả hỗn hợp chưa được chi tiết trong các phân nhóm trước	5
887	31.03	Phân khoáng hoặc phân hóa học, có chứa phosphat (phân lân).	
		- Suphophosphat:	
	3103.11	- - Chứa diphosphorus pentaoxide (P ₂ O ₅) từ 35% trở lên tính theo trọng lượng:	
	3103.11.10	- - - Loại dùng làm thức ăn chăn nuôi	5
	3103.11.90	- - - Loại khác	5
	3103.19	- - Loại khác:	
	3103.19.10	- - - Loại dùng làm thức ăn chăn nuôi	5
	3103.19.90	- - - Loại khác	5
	3103.90	- Loại khác:	
	3103.90.10	- - Phân phosphat đã nung	5
	3103.90.90	- - Loại khác	5
888	31.04	Phân khoáng hoặc phân hóa học, có chứa kali.	
	3104.20.00	- Kali clorua	5
	3104.30.00	- Kali sulphat	5
	3104.90.00	- Loại khác	5
889	31.05	Phân khoáng hoặc phân hóa học chứa hai hoặc ba nguyên tố cấu thành phân bón là nitơ, phospho và ka li; phân bón khác; các mặt hàng của Chương này ở dạng viên (tablet) hoặc các dạng tương tự hoặc đóng gói với trọng lượng cả bì không quá 10 kg.	
	3105.10	- Các mặt hàng của Chương này ở dạng viên (tablet)	

STT	Mã HS	Mô tả	Thuế suất (%)
		hoặc các dạng tương tự hoặc đóng gói với trọng lượng cả bì không quá 10 kg:	
	3105.10.10	- - Supephosphat và phân phosphat đã nung	5
	3105.10.20	- - Phân khoáng hoặc phân hóa học có chứa hai hoặc ba trong số các nguyên tố cấu thành phân bón là nitơ, phospho và kali	0
	3105.10.90	- - Loại khác	5
	3105.20.00	- Phân khoáng hoặc phân hóa học có chứa ba nguyên tố cấu thành phân bón là nitơ, phospho và kali	0
	3105.30.00	- Diamoni hydro orthophosphat (diamoni phosphat)	5
	3105.40.00	- Amoni dihydro orthophosphat (monoamoni phosphat) và hỗn hợp của nó với diamoni hydro orthophosphat (diamoni phosphat)	5
		- Phân khoáng hoặc phân hóa học khác có chứa hai nguyên tố cấu thành phân bón là nitơ và phospho:	
	3105.51.00	- - Chứa nitrat và phosphat	5
	3105.59.00	- - Loại khác	5
	3105.60.00	- Phân khoáng hoặc phân hóa học có chứa hai nguyên tố cấu thành phân bón là phospho và kali	5
	3105.90.00	- Loại khác	5

8. Về thuế xuất khẩu mặt hàng viên gỗ nén đen đã gia nhiệt

Bộ Tài chính nhận được đề xuất về việc điều chỉnh hàm lượng carbon và nhiệt lượng đối với mặt hàng than gỗ (mã HS 4402.90.90.10), cụ thể như sau:

a) Về kiến nghị đề xuất điều chỉnh

Theo Thông báo kết quả phân loại số 51/TB-KĐHQ ngày 22/6/2021 của Cục Kiểm định Hải quan, mặt hàng Viên gỗ nén đen đã gia nhiệt có kết quả phân tích: “*Than sinh học (torrefied biomass hay bio-coal) dạng viên hình trụ tròn; thành phần bao gồm: hàm lượng tro 2,6%, Carbon 50,18%, hàm lượng lưu huỳnh 0,033%, nhiệt lượng 5049 Kcal/kg; mã số hàng hóa là 4402.90.90.90, thuế xuất khẩu là 10%*”.

Hiện hành mặt hàng viên gỗ nén đen được sản xuất theo quy trình mới đầu tư thêm máy móc, thiết bị, làm gia tăng thêm giá trị sản phẩm (viên gỗ được gia công thêm một số công đoạn xử lý nhiệt theo quy trình sản xuất). Tuy nhiên, việc phân loại viên gỗ nén đen vào nhóm 44.02 với thuế suất thuế xuất khẩu là 10% như thông báo của Cơ quan Hải quan trong khi viên gỗ nén thông thường có qua công đoạn xử lý (nhưng ít hơn) được phân loại vào nhóm 44.01 có thuế suất thuế xuất khẩu 0% có thể chưa hợp lý do chưa khuyến khích doanh nghiệp đầu tư máy móc gia công sản xuất để tăng giá trị sản phẩm xuất khẩu.

b) Chính sách thuế hiện hành đối với mặt hàng than gỗ

Hiện hành, mặt hàng than và viên gỗ để làm than được chi tiết tại mã HS 4401.3x, 4401.4x, 4402.90.90 (có mô tả là than củi, trấu than của tre và than gáo

dừa) với thuế suất thuế xuất khẩu như sau:

4401.3x và 4401.4x: *Mùn cưa và phế liệu gỗ, đã đóng thành dạng khúc, bánh (briquettes), viên hoặc các dạng tương tự*, thuế suất thuế xuất khẩu 0%.

- 4402.90.90.10: *Than gỗ* (Hàm lượng tro $\leq 3\%$; Hàm lượng carbon cố định (C) - là carbon nguyên tố, không mùi, không khói khi tiếp lửa $\geq 70\%$; Nhiệt lượng $\geq 7000\text{Kcal/kg}$; Hàm lượng lưu huỳnh $\leq 0,2\%$), thuế suất thuế xuất khẩu 5%;

- 4402.90.90.20: *Than làm từ mùn cưa*, thuế suất thuế xuất khẩu 5%;

- 4402.90.90.90: *Loại khác*, thuế suất thuế xuất khẩu 10%.

c) Ý kiến của Bộ Tài chính

Mặt hàng than thuộc mã HS 4402.90.90 là các mặt hàng được chế biến từ các loại gỗ nén thuộc phân nhóm 4401.3x và 4401.4x, nhưng thuế suất thuế xuất khẩu hiện đang cao hơn nhóm nguyên liệu của nó. Ngoài ra, việc tách riêng mặt hàng than với mô tả theo hàm lượng carbon và nhiệt lượng như hiện nay gây khó khăn trong quá trình thực hiện do hàng hóa muốn được phân loại vào mã HS 4402.90.90.10 phải có kết quả giám định của Cơ quan Hải quan, đồng thời theo phản ánh của Cơ quan Hải quan và doanh nghiệp thì mức thuế suất này không hợp lý so với các nguyên liệu hoặc hàng hóa cùng chủng loại.

Theo đó, để đảm bảo tuân thủ nguyên tắc ban hành Biểu thuế, thuế suất, tạo thuận lợi trong thực hiện, khuyến khích doanh nghiệp đầu tư sản xuất các mặt hàng có giá trị xuất khẩu cao, Bộ Tài chính đề xuất 02 phương án như sau:

(i) Phương án 1: Thống nhất mức thuế suất thuế xuất khẩu 5% đối với phân nhóm 4401.3x, 4401.4x và mã HS 4402.90.90, đồng thời, không chi tiết mã HS 4402.90.90 thành các mã HS 10 số như hiện nay. Cụ thể như sau:

103	44.01	Gỗ nhiên liệu, dạng khúc, thanh nhỏ, cành, bó hoặc các dạng tương tự; vỏ bào hoặc dăm gỗ; mùn cưa và phế liệu và mảnh vụn gỗ, đã hoặc chưa đóng thành khối, bánh (briquettes), viên hoặc các dạng tương tự.	Thuế suất (%)
		- Mùn cưa và phế liệu gỗ, đã đóng thành dạng khúc, bánh (briquettes), viên hoặc các dạng tương tự:	
	4401.31.00	- - Viên gỗ	5
	4401.39.00	- - Loại khác	5
	4401.40.00	- Mùn cưa và phế liệu gỗ, chưa đóng thành khối	5
104	44.02	Than củi (kể cả than đốt từ vỏ quả hoặc hạt), đã hoặc chưa đóng thành khối.	
	4402.10.00	- Củi tre	10
	4402.90	- Loại khác:	
	4402.90.10	- - Than gáo dừa	0
	4402.90.90	- - Loại khác:	5

Thực hiện theo phương án trên, thuế suất thuế xuất khẩu các mặt hàng nhóm 4401.3x và 4401.4x sẽ tăng từ 0% lên 5%; thuế suất thuế xuất khẩu mã

HS 4402.90.90.90 giảm từ 10% xuống 5%, theo đó số thu NSNN giảm khoảng 28 tỷ VND (năm 2021 không phát sinh KNKK các mặt hàng thuộc nhóm 4401.3x và 4401.4x).

(ii) Phương án 2: Thống nhất mức thuế suất thuế xuất khẩu 10% đối với phân nhóm 4401.3x, 4401.4x và mã HS 4402.90.90, đồng thời, không tách thành các mã HS 10 số như hiện nay. Cụ thể như sau:

103	44.01	Gỗ nhiên liệu, dạng khúc, thanh nhỏ, cành, bó hoặc các dạng tương tự; vỏ bào hoặc dăm gỗ; mùn cưa và phế liệu và mảnh vụn gỗ, đã hoặc chưa đóng thành khối, bánh (briquettes), viên hoặc các dạng tương tự.	Thuế suất (%)
		- Mùn cưa và phế liệu gỗ, đã đóng thành dạng khúc, bánh (briquettes), viên hoặc các dạng tương tự:	
	4401.31.00	- - Viên gỗ	10
	4401.39.00	- - Loại khác	10
	4401.40.00	- Mùn cưa và phế liệu gỗ, chưa đóng thành khối	10
104	44.02	Than củi (kể cả than đốt từ vỏ quả hoặc hạt), đã hoặc chưa đóng thành khối.	
	4402.10.00	- Củi tre	10
	4402.90	- Loại khác:	
	4402.90.10	- - Than gáo dừa	0
	4402.90.90	- - Loại khác:	10

Thực hiện theo phương án trên, thuế suất thuế xuất khẩu các mặt hàng nhóm 4401.3x và 4401.4x sẽ tăng từ 0% lên 10%; thuế suất thuế xuất khẩu mã HS 4402.90.90.10 và 4402.90.90.20 tăng từ 5% lên 10%, theo đó số thu NSNN tăng khoảng 48 tỷ VND (năm 2021 không phát sinh KNKK các mặt hàng thuộc nhóm 4401.3x và 4401.4x).

Để góp phần tạo thuận lợi trong quá trình thực hiện, khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư sản xuất các sản phẩm xuất khẩu có giá trị cao, Bộ Tài chính đề xuất thực hiện theo Phương án 1 để tránh việc điều chỉnh tăng thuế suất thuế xuất khẩu quá cao, tác động mạnh đến các doanh nghiệp hiện nay.

9. Về thuế suất các mặt hàng tại Phụ lục III Danh mục hàng và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp đối với mặt hàng xe ô tô chở người từ 15 chỗ ngồi trở xuống (kể cả lái xe), đã qua sử dụng

Tại khoản 2 Điều 7 dự thảo Nghị định (đã được quy định tại Điều 5 Nghị định số 125/2017/NĐ-CP) quy định thuế nhập khẩu đối với mặt hàng xe ô tô đã qua sử dụng như sau: “2. Xe ô tô chở người từ 09 chỗ ngồi trở xuống (kể cả lái xe) có dung tích xi lanh trên 1.000cc thuộc nhóm hàng 87.03 đã qua sử dụng và xe ô tô chở người từ 10 đến 15 chỗ ngồi, kể cả lái xe thuộc nhóm hàng 87.02 đã qua sử dụng áp dụng mức thuế hỗn hợp quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định này”.

Tại Phụ lục III dự thảo Nghị định (tại Điều 5 Nghị định số 125/2017/NĐ-CP) quy định mức thuế suất đối với ô tô đã qua sử dụng như sau:

- Mức thuế tuyệt đối đối với xe ô tô đã qua sử dụng, chở người dưới 09 chỗ và có dung tích xi lanh không quá 1.000cc là 10.000 USD (bằng mức trần của cam kết WTO).

- Mức thuế hỗn hợp đối với xe ô tô đã qua sử dụng đối với xe ô tô chở người dưới 9 chỗ có dung tích xi lanh trên 1.000cc bao gồm: (i) Ô tô (kể cả ô tô chở người có khoang chở hành lý chung, SUVs và ô tô thể thao, nhưng không kể ô tô van) là 200% hoặc 150% + 10.000 USD, lấy theo mức thấp nhất; (ii) xe khác là X + 10.000 USD hoặc X + 15.000 USD tùy theo dung tích xi lanh. Các mức thuế hỗn hợp này đều bằng mức trần của cam kết WTO.

- Mức thuế tuyệt đối đối với xe ô tô từ 10 đến 15 chỗ ngồi là X + 10.000 USD hoặc X + 15.000 USD tùy theo dung tích xi lanh (bằng mức trần của cam kết WTO).

Việc thực hiện quy định trong thời gian qua (kể từ khi Nghị định số 125/2017/NĐ-CP có hiệu lực) đã góp phần hạn chế nhập khẩu các loại xe cũ đã qua sử dụng, không khuyến khích sử dụng, góp phần tăng thu NSNN.

Qua rà soát mô tả các mặt hàng *Ô tô (kể cả ô tô chở người có khoang chở hành lý chung, SUVs và ô tô thể thao, nhưng không kể ô tô van)* nêu tại điểm a khoản 2 Phụ lục III dự thảo Nghị định với Danh mục hàng hóa xuất nhập khẩu Việt Nam phiên bản 2022 thì mặt hàng này có mô tả tương đồng với mô tả của dòng “- - - - *Ô tô loại khác (kể cả ô tô chở người có khoang chở hành lý chung (station wagons) và ô tô thể thao, nhưng không kể ô tô van)*”³ trong Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu Việt Nam phiên bản AHTN 2022, chỉ khác là không có từ “*loại khác*”.

Ngoài ra, các mặt hàng như ô tô cứu thương, ô tô nhà ở lưu động, ô tô tang lễ, ô tô chở phạm nhân đã qua sử dụng có mức thuế cam kết trần WTO là X + 10.000 và X + 15.000 tùy thuộc vào dung tích xi lanh. Theo đó, tại Phụ lục III Nghị định số 125/2017/NĐ-CP quy định các loại xe này thuộc loại “- Xe khác” có mức thuế hỗn hợp là X + 10.000 và X + 15.000 tùy thuộc vào dung tích xi lanh, bằng mức trần cam kết WTO. Tuy nhiên, vẫn có cách hiểu khác là mặt hàng như ô tô cứu thương, ô tô nhà ở lưu động, ô tô tang lễ, ô tô chở phạm nhân thuộc vào nhóm hàng: “*Ô tô (kể cả ô tô chở người có khoang chở hành lý chung, SUVs và ô tô thể thao, nhưng không kể ô tô van)*”.

Theo đó, để đảm bảo minh bạch, thống nhất trong cách hiểu, Bộ Tài chính đề xuất sửa lại nội dung mô tả nhóm hàng “*Ô tô (kể cả ô tô chở người có khoang chở hành lý chung, SUVs và ô tô thể thao, nhưng không kể ô tô van)*” thành “*Ô tô (kể cả ô tô chở người có khoang chở hành lý chung, SUVs và ô tô thể thao, nhưng không kể ô tô van) trừ loại ô tô cứu thương, ô tô tang lễ, ô tô chở phạm nhân, ô tô nhà ở lưu động*”.

³ Có mã HS 8703.22.2x; 8703.22.5x; 8703.23.3x; 8703.23.4x; 8703.23.6x; 8703.24.2x; 8703.24.5x; 8703.31.2x; 8703.31.5x; 8703.32.3x...

Theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính gửi xin ý kiến các Bộ ngành, Hiệp hội về một số nội dung sửa đổi tại dự thảo Nghị định và dự thảo Quyết định như đã nêu ở trên.

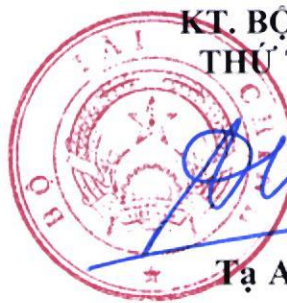
Đề nghị Quý đơn vị có ý kiến tham gia và gửi về Bộ Tài chính trước ngày 01./9./2022 để Bộ Tài chính kịp thời hoàn thiện dự thảo Nghị định và Quyết định trình Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ ký ban hành.

(Thông tin chi tiết xin liên hệ Vụ Chính sách thuế (Bộ Tài chính): Bà Trần Thị Hương Anh – Chuyên viên Phòng Chính sách thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, điện thoại: 024.22202828 - máy lẻ 5220; Số di động 0918.629.895 và Email: tranthihuonganh@mof.gov.vn).

Bộ Tài chính trân trọng cảm ơn sự phối hợp công tác của Quý cơ quan. 

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- TCHQ, Vụ PC, Vụ HTQT (để xin ý kiến);
- Lưu: VT, CST (Pxnk) ( b). 



**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Tạ Anh Tuấn