

BỘ TÀI CHÍNH

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

Số: /TTr-BTC

Hà Nội, ngày tháng năm

“Dự thảo”

TỜ TRÌNH

Dự án Nghị định của Chính phủ về mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại Công văn số 4019/VPCP-KTTH ngày 01/6/2023 và Công văn số 4174/VPCP-KTTH ngày 07/6/2023 của Văn phòng Chính phủ, Bộ Tài chính đã nghiên cứu xây dựng Dự án Nghị định của Chính phủ về mức thu lệ phí trước bạ (LPTB) đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (sau đây gọi chung là dự án Nghị định) theo trình tự, thủ tục rút gọn¹.

Bộ Tài chính xin trình Chính phủ dự án Nghị định như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ ĐỊNH

1. Đánh giá việc thực hiện giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thời gian qua

Từ tháng 12/2019, dịch Covid-19 bùng phát và nhanh chóng lan rộng ra các quốc gia trên thế giới. Do tác động của dịch bệnh, nhiều ngành, nghề bị ảnh hưởng nghiêm trọng, trong đó có sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước (các tác động bao gồm gián đoạn chuỗi cung ứng và nhu cầu mua ô tô suy giảm...). Để góp phần hỗ trợ ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước vượt qua những khó khăn do tác động của dịch Covid-19, trên cơ sở đề xuất của các Hiệp hội, doanh nghiệp và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Tài chính đã trình Chính phủ ban hành Nghị định số 70/2020/NĐ-CP ngày 28/6/2020 quy định giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (có hiệu lực từ ngày 28/6/2020 đến hết ngày 31/12/2020).

Từ tháng 5/2021, đợt dịch Covid-19 thứ 3 và thứ 4 bùng phát trở lại và diễn biến phức tạp hơn, nhiều địa phương phải thực hiện các biện pháp giãn cách xã hội, đặc biệt một số tỉnh, thành phố phía Nam phải thực hiện phong tỏa

¹ Theo quy định tại Điều 146, 148, 149 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật thì: (i) Xây dựng, ban hành văn bản theo trình tự, thủ tục rút gọn trong 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 theo quyết định của Quốc hội; (ii) Hồ sơ trình dự án Nghị định gồm tờ trình, dự thảo, báo cáo thẩm định.

trong thời gian dài do số ca nhiễm Covid-19 tăng cao, nhiều ngành sản xuất, kinh doanh bị gián đoạn, nguy cơ đứt gãy chuỗi cung ứng cản trở mạnh quá trình phục hồi và tăng trưởng kinh tế của nước ta, trong đó ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước chịu thiệt hại nghiêm trọng, số lượng xe tiêu thụ giảm mạnh. Theo đó, để góp phần hỗ trợ ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước, trên cơ sở đề xuất của các Hiệp hội, doanh nghiệp và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Tài chính đã xây dựng, trình Chính phủ ban hành Nghị định số 103/2021/NĐ-CP ngày 26/11/2021 quy định tiếp tục giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (có hiệu lực từ ngày 01/12/2021 đến hết ngày 31/5/2022). Từ ngày 01/6/2022, mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước được thực hiện theo Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022 của Chính phủ quy định về LPTB, theo đó mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước bằng mức thu LPTB đối với ô tô cùng loại.

Việc điều chỉnh giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thời gian qua về cơ bản đã đạt được các mục tiêu đề ra khi ban hành, có tác động tích cực đối với người tiêu dùng, nhà sản xuất, phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước nói riêng và đối với nền kinh tế nói chung. Cụ thể như sau:

a) Đối với người tiêu dùng, nhà sản xuất và phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước

Việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã góp phần hỗ trợ tài chính cho người dân, doanh nghiệp thông qua việc trực tiếp giảm chi phí khi đăng ký quyền sở hữu ô tô, từ đó kích thích nhu cầu, thúc đẩy người dân, doanh nghiệp mua sắm ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước để phục vụ cho nhu cầu tiêu dùng và sản xuất kinh doanh. Qua đó, hỗ trợ các nhà sản xuất, nhà phân phối tiêu thụ được lượng ô tô tồn kho kể từ khi dịch bệnh Covid-19 bùng phát. Đồng thời, thúc đẩy các nhà sản xuất ô tô trong nước đẩy mạnh sản xuất, lắp ráp xe mới đưa vào thị trường, nâng cao năng lực cạnh tranh của ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đáp ứng nhu cầu thị trường nội địa, hướng tới mục tiêu xuất khẩu sang khu vực ASEAN.

Trong thời gian thực hiện giảm 50% mức thu LPTB theo Nghị định số 70/2020/NĐ-CP ngày 28/6/2020 (thực hiện trong 6 tháng cuối năm 2020), số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu là 209.584 xe, bình quân 34.930 xe/tháng, tăng gấp 2,03 lần so với 6 tháng đầu năm 2020 (số lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu trong 6 tháng đầu năm 2020 là 102.924 xe, bình quân 17.574 xe/tháng).

Trong thời gian thực hiện giảm 50% mức thu LPTB theo Nghị định số 103/2021/NĐ-CP ngày 26/11/2021 (thực hiện từ tháng 12/2021 đến hết tháng 5/2022), số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu là 398.177 xe. Trong đó, số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trong tháng 12/2021 là 103.722 xe, tăng 2,67 lần so với tháng 11/2021; số lượng ô tô

sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trong 5 tháng đầu năm 2022 là 294.455 xe, tăng từ 1,2 đến 2 lần so với các tháng cùng kỳ năm 2021 và chiếm gần 50% tổng số xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký năm 2022².

b) Đối với kinh tế - xã hội

Việc giảm 50% mức LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã góp phần hỗ trợ tài chính cho người dân, doanh nghiệp, qua đó thúc đẩy sức mua trong nước, tạo đà cho việc tái sản xuất, nối lại chuỗi cung ứng, phục hồi tốc độ tăng trưởng của ngành sản xuất, lắp ráp ô tô. Từ đó, góp phần tạo việc làm, tăng thu nhập cho người lao động, đảm bảo an sinh xã hội, có tác dụng lan tỏa sang các ngành kinh tế khác và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế sau dịch bệnh Covid-19.

c) Đối với thu ngân sách nhà nước (NSNN)

- Về mặt chính sách, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước làm giảm số thu LPTB. Cụ thể: Theo thống kê, tổng số thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng cuối năm 2020 (thời gian thực hiện Nghị định 70/2020/NĐ-CP) khoảng 7.314 tỷ đồng và từ tháng 12/2021 đến hết tháng 5/2022 (thời gian thực hiện Nghị định 103/2021/NĐ-CP) khoảng 8.727 tỷ đồng. Như vậy, về mặt chính sách đã tác động giảm thu NSNN về LPTB tương ứng 16.041 tỷ đồng.

- Thực tế triển khai thực hiện cho thấy, do việc giảm 50% mức thu LPTB nên số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp đăng ký tăng, theo đó số thu LPTB, thuế giá trị gia tăng (GTGT), thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB) cũng tăng lên so với cùng kỳ, cụ thể:

+ Số thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng cuối năm 2020 tăng hơn 1.600 tỷ đồng so với 6 tháng đầu năm 2020; và trong 5 tháng đầu năm 2022 giảm khoảng 780 tỷ đồng so với 5 tháng đầu năm 2021.

+ Tổng thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng cuối năm 2020 đạt 25.167 tỷ đồng, tăng khoảng 12.496 tỷ đồng so với 6 tháng đầu năm 2020 (tổng thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng đầu năm 2020 đạt 12.671 tỷ đồng).

Tổng thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 5 tháng đầu năm 2022 đạt 22.506 tỷ đồng, tăng khoảng 6.287 tỷ đồng so với 5 tháng đầu năm 2021 (tổng thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 5 tháng đầu năm 2021 đạt 16.219 tỷ đồng).

2. Về sự cần thiết ban hành Nghị định

Tình hình kinh tế - xã hội trong nước từ đầu năm đến nay diễn ra trong bối cảnh nền kinh tế thế giới có nhiều biến động, bất ổn. Mặc dù có nhiều tín hiệu khả quan, điểm sáng trong điều hành nền kinh tế vĩ mô, tuy nhiên vẫn gặp

² Tổng số xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trong năm 2022 là 594.011 xe.

nhiều khó khăn, thách thức, trong đó hoạt động sản xuất kinh doanh, nhất là sản xuất công nghiệp, xuất khẩu bị ảnh hưởng, về dài hạn có thể tác động tiêu cực đến đời sống của người dân³.

Thời gian tới, dự báo tình hình thế giới tiếp tục diễn biến nhanh, phức tạp, còn nhiều khó khăn; tình hình lạm phát ở mức cao, tăng trưởng thấp kéo dài, nguy cơ suy thoái kinh tế và rủi ro về tài chính, tiền tệ gia tăng ở nhiều nước, cùng với tình hình kinh tế - xã hội trong nước vẫn còn những hạn chế, bất cập. Từ đó ảnh hưởng đến việc thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội của nước ta.

Cùng với những khó khăn chung của nền kinh tế, ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước cũng có nhiều khó khăn. Theo Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA)⁴, mặc dù có sự cải thiện đáng kể nguồn cung nhưng tình hình ngành công nghiệp ô tô trong Quý I năm 2023 còn vẫn gặp nhiều khó khăn, doanh số bán hàng có sự suy giảm, đặc biệt là trong những tháng cuối năm 2022 (thời điểm Tết Nguyên đán) cho thấy những tín hiệu bất thường và đáng ngại đối với doanh nghiệp trong ngành ô tô Việt Nam. Doanh số bán hàng trong 2 tháng cuối năm 2022 giảm mạnh và đặc biệt doanh số bán hàng tháng 1/2023 sụt giảm tới 44% so với cùng kỳ năm trước và giảm 51% so với tháng trước liền kề. Tổng doanh số bán hàng của các thành viên VAMA cho đến hết tháng 4/2023 giảm 34% (khoảng 42.000 xe) so với cùng kỳ năm trước (Thaco KIA giảm 53%, Hino giảm 54%, Toyota giảm 35%, Isuzu giảm 33%, Mitsubishi giảm 30%..., trong đó dòng xe du lịch giảm tới 39%).

Để góp phần kích thích tiêu dùng, tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trước bối cảnh nền kinh tế còn nhiều khó khăn, thách thức thì việc tiếp tục thực hiện giảm mức thu LPTB đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước là một trong những giải pháp cần thiết.

II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH

1. Góp phần kích thích tiêu dùng trong nước.
2. Góp phần hỗ trợ, giảm bớt khó khăn cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trước bối cảnh nền kinh tế còn nhiều trở ngại, thách thức.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN NGHỊ ĐỊNH

Thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái, căn cứ quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính đã nghiên cứu xây dựng dự án Nghị định theo trình tự thủ tục rút gọn.

Dự án Nghị định đã được gửi lấy ý kiến Bộ, ngành, địa phương, cộng đồng doanh nghiệp; gửi lấy ý kiến rộng rãi của các tổ chức, cá nhân thông qua Cổng Thông tin điện tử Chính phủ và Cổng Thông tin điện tử Bộ Tài chính (Công văn số /BTC-CST ngày /6/2023 của Bộ Tài chính).

³ Nghị quyết số 74/NQ-CP ngày 7/5/2023 của Chính phủ về Phiên họp thường kỳ tháng 4 năm 2023.

⁴ Theo Công văn số 051801/2023/VAMA ngày 18/5/2023 của VAMA về việc báo cáo tình hình sản xuất kinh doanh ô tô và đề xuất.

IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH

1. Bố cục của dự thảo Nghị định

Bố cục dự thảo Nghị định gồm 2 Điều:

- Điều 1. Mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.
- Điều 2. Hiệu lực thi hành (quy định thời điểm có hiệu lực, thời điểm hết hiệu lực và các điều khoản thi hành khác).

2. Nội dung của dự thảo Nghị định

a) *Mức thu LPTB*

Để thực hiện được mục tiêu, quan điểm đã nêu trên, Bộ Tài chính trình Chính phủ quy định mức thu LPTB lần đầu đối với ô tô, rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi ô tô và các loại xe tương tự được sản xuất, lắp ráp trong nước như sau:

- Từ ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành đến hết ngày 31/12/2023: Mức thu LPTB bằng 50% mức thu quy định tại Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022 của Chính phủ quy định về LPTB và các Nghị quyết hiện hành của Hội đồng nhân dân hoặc Quyết định hiện hành của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương về mức thu LPTB tại địa phương.

- Từ ngày 01/01/2024 trở đi: Mức thu LPTB tiếp tục thực hiện theo quy định tại Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022 của Chính phủ quy định về LPTB và các Nghị quyết hiện hành của Hội đồng nhân dân hoặc Quyết định hiện hành của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương về mức thu LPTB tại địa phương.

b) *Hiệu lực thi hành*

Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký đến hết ngày 31/12/2023.

3. Đánh giá tác động

a) *Tác động đối với người tiêu dùng, nhà sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước và kinh tế - xã hội*

Việc tiếp tục giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước có tác động tích cực đối với người tiêu dùng, nhà sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước và kinh tế - xã hội. Tác động này đã được đánh giá cụ thể tại điểm 1 Mục I Tờ trình.

b) *Tác động về số thu NSNN*

Thời điểm năm 2020 và năm 2022 là thời điểm dịch Covid-19 trong nước đã dần được kiểm soát mặc dù trên thế giới vẫn còn nghiêm trọng. Tại thời điểm đó, nguyên nhân chính dẫn đến khó khăn của ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước là do đứt gãy chuỗi cung ứng dẫn đến gián đoạn nguồn cung, nhu cầu mua

xe của người dân vẫn nhiều, chưa chịu ảnh hưởng của yếu tố lạm phát, theo đó, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước theo Nghị định số 70/2020/NĐ-CP và Nghị định số 103/2021/NĐ-CP đã khuyến khích các nhà sản xuất, phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước nối lại chuỗi cung ứng, đáp ứng nhu cầu mua xe của người dân để được hưởng ưu đãi của chính sách, dẫn đến số lượng tiêu thụ ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước tăng lên mạnh nên nguồn thu NSNN từ LPTB, thuế TTĐB, thuế GTGT đã bù đắp được phần giảm thu LPTB về mặt chính sách.

Tuy nhiên, trong giai đoạn hiện nay, sức mua và tiêu dùng được đánh giá là khác so với bối cảnh trong giai đoạn năm 2020 - 2022, nhu cầu mua xe của người dân có thể thấp hơn. Theo đó, việc tiếp tục thực hiện chính giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước vào giai đoạn hiện nay thì việc tăng thu từ thuế TTĐB và thuế GTGT sẽ có thể không đủ để bù đắp cho việc giảm LPTB. Theo đánh giá, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước có thể làm giảm thu NSNN về LPTB khoảng 8.000 - 9.000 tỷ đồng (trong 6 tháng đầu năm 2022, số giảm thu LPTB về mặt chính sách là 8.727 tỷ đồng).

Ngoài ra, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước có thể tác động đến cân đối thu NSNN của các địa phương. Theo quy định của Luật NSNN, khoản thu LPTB thuộc ngân sách địa phương. Theo báo cáo trên thì việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã làm tăng số lượng tiêu thụ và đăng ký nên số thu LPTB, thuế GTGT và thuế TTĐB có thể tăng. Tuy nhiên, thực tế số thu thuế GTGT và thuế TTĐB chỉ tập trung ở 8 địa phương là Vĩnh Phúc, Hải Dương, Hải Phòng, Ninh Bình, Đà Nẵng, Quảng Nam, Bình Dương, Thành phố Hồ Chí Minh (là nơi có các công ty sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước) và số thu LPTB chỉ tăng ở 11 địa phương⁵, 52 địa phương còn lại đều giảm thu từ chính sách này (địa phương đã có yêu cầu ngân sách trung ương cấp bù khoản hụt thu này để đảm bảo cân đối ngân sách địa phương⁶).

c) Tác động đến cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên

Chính sách giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước được đánh giá là có ảnh hưởng tiêu cực trong việc thực hiện các cam kết quốc tế. Có ý kiến cho rằng chính sách này có khả năng chưa tuân thủ hoàn toàn quy định theo nguyên tắc Đối xử quốc gia trong khuôn khổ Tổ chức Thương mại

⁵ Hà Nội, Hải Phòng, Hải Dương, Bắc Giang, Quảng Trị, Khánh Hòa, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông, Ninh Thuận, Bình Thuận.

⁶ Ví dụ: Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Tháp đã có Công văn số 406/UBND-KT ngày 04/05/2022 gửi Bộ Tài chính đề nghị hỗ trợ ngân sách địa phương tương ứng với số giảm thu thuế bảo vệ môi trường và LPTB năm 2022 với tổng số tiền là hơn 548 tỷ đồng, trong đó số giảm thu LPTB là hơn 39 tỷ đồng.

thế giới (WTO) và các Hiệp định thương mại tự do (FTA)⁷. Việt Nam hiện là thành viên của WTO và đã ký kết nhiều FTA song phương và đa phương, trong đó đã cam kết thực hiện nguyên tắc đối xử quốc gia trong thương mại và đầu tư. Theo đó, hiện nay chính sách thuế, phí, lệ phí tại các văn bản quy phạm pháp luật được áp dụng thống nhất giữa hàng hóa sản xuất trong nước và hàng hóa nhập khẩu.

Về lý thuyết, phía Việt Nam có khả năng bị tham vấn, khiếu nại trong khuôn khổ WTO, tuy nhiên trên thực tế khả năng bị khởi kiện có thể không cao do việc khởi kiện chỉ nhằm chấm dứt các biện pháp đang được áp dụng, không thể nhằm vào một biện pháp đã kết thúc trong khi thời hạn áp dụng của Nghị định ngắn, các thủ tục khởi kiện, tham vấn đòi hỏi thời gian nhất định. Thời gian qua, khi thực hiện chính sách này Việt Nam chỉ mới nhận được yêu cầu giải thích chính sách khi có sự phân biệt áp dụng giữa ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước và ô tô nhập khẩu.

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

Dự án Nghị định 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.

Trên đây là dự án Nghị định của Chính phủ về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước. Bộ Tài chính kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

(Xin trình kèm: Dự thảo Nghị định).

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng, các Phó TTg Chính phủ (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Lưu: VT, Vụ CST (b).

BỘ TRƯỞNG

Hồ Đức Phúc

⁷ Theo quy định của Điều III (khoản 1, 2, 4), Hiệp định chung về thuế quan và thương mại (GATT) 1994 thì:

"(1) Các bên ký kết thừa nhận rằng các khoản thuế và khoản thu nội địa, cũng như luật, hay quy tắc yêu cầu tác động tới việc bán hàng, chào bán, vận tải, phân phối hay sử dụng sản phẩm trong nội địa cùng các quy định định lượng trong nước yêu cầu có pha trộn, chế biến hay sử dụng sản phẩm với một khối lượng tỷ trọng xác định, không được áp dụng với sản phẩm nội địa hoặc nhập khẩu với kết cục là bảo hộ hàng nội địa.

(2) Hàng nhập khẩu từ lãnh thổ của bất cứ một bên ký kết nào sẽ không phải chịu, dù trực tiếp hay gián tiếp, các khoản thuế hay các khoản thu nội địa thuộc bất cứ loại nào vượt quá mức được áp dụng, dù trực tiếp hay gián tiếp, với sản phẩm nội tương tự. Hơn nữa, không một bên ký kết nào sẽ áp dụng các loại thuế hay khoản thu khác trong nội địa trái với các nguyên tắc đã nêu tại khoản 1.

(3) Sản phẩm nhập khẩu từ lãnh thổ của bất cứ một bên ký kết nào vào lãnh thổ của bất cứ một bên ký kết khác sẽ được hưởng đãi ngộ không kém phần thuận lợi hơn sự đãi ngộ dành cho sản phẩm tương tự có xuất xứ nội địa về mặt luật pháp, quy tắc và các quy định tác động đến bán hàng, chào bán, mua, chuyên chở, phân phối hoặc sử dụng hàng trên thị trường nội địa."