|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **BỘ TÀI CHÍNH** |  | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** |
|  |  | **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: 164/TTr-BTC |  | *Hà Nội, ngày 08 tháng 7 năm 2022* |

**TỜ TRÌNH**

**Về dự án Nghị định sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng xăng thuộc nhóm 27.10 tại Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng chịu thuế ban hành kèm theo Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP ngày 01/9/2016 của Chính phủ 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 và Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP**

*(Tài liệu phục vụ lấy ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp)*

Kính gửi: Chính phủ.

Trước bối cảnh thị trường xăng dầu thế giới tiếp tục diễn biến phức tạp, giá dầu thô trên thị trường thế giới có xu hướng ngày càng tăng cao, để góp phần ổn định giá xăng dầu, kiềm chế lạm phát, góp phần hỗ trợ phục hồi, phát triển sản xuất kinh doanh, thực hiện Nghị quyết số 77/NQ-CP ngày 08/6/2022 của Chính phủ về phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 5 năm 2022, thực hiện ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái, căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính trình Chính phủ về dự án Nghị định sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng xăng thuộc nhóm 27.10 tại Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng chịu thuế ban hành kèm theo Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP ngày 01/9/2016 của Chính phủ 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 và Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP (sau đây gọi chung là dự án Nghị định) như sau:

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

**1. Tình hình giá xăng dầu thế giới và trong nước và dự báo**

Từ đầu năm 2022, giá dầu thô và giá xăng dầu thành phẩm trên thị trường thế giới có xu hướng tăng cao. Mức giá dầu thô bình quân từ ngày 01/01/2022 đến ngày 01/7/2022 (kỳ điều chỉnh giá xăng dầu trong nước gần nhất) đối với dầu WTI là 101,9 USD/thùng, tăng 33,93% so với thời điểm ngày 01/01/2022, mức cao nhất đạt 123,7 USD/thùng vào ngày 08/3/2022 (lấy theo giá đóng cửa), thời điểm chạm mốc cao nhất là 130,5 USD/thùng vào ngày 07/3/2022; đối với dầu Brent là 104,9 USD/thùng, tăng 32,81%, mức cao nhất đạt 127,98 USD/thùng vào ngày 08/3/2022 (lấy theo giá đóng cửa), thời điểm chạm mốc cao nhất là 139,13 USD/thùng vào ngày 07/3/2022. Giá dầu thô tăng cao đã kéo theo giá bình quân một số mặt hàng thành phẩm xăng dầu trên thị trường thế giới (giao dịch trên thị trường Sing-ga-po) cũng tăng mạnh. Tại kỳ điều hành ngày 01/7/2022, giá xăng dầu thành phẩm biến động tăng từ 36,85% - 83,99% so với kỳ điều hành ngày 11/01/2022, trong đó: xăng RON92 là 148,57 USD/thùng, tăng 62,95%; xăng RON95 là 155,79 USD/thùng, tăng 67,26%; dầu hỏa là 161,69 USD/thùng, tăng 82,92%; dầu diesel là 166,94 USD/thùng, tăng 83,99%; dầu mazut là 615,62 USD/tấn, tăng 36,85%. Trong tuần đầu tháng 7 năm 2022, giá xăng dầu trên thị trường thế giới tiếp tục có xu hướng biến động mạnh, trong đó có những ngày tăng, giảm với biên độ khá lớn nhưng xu hướng chung là vẫn đứng ở mức trên 100 USD/thùng.

Tính từ đầu năm 2022 đến nay, giá xăng dầu bán lẻ trong nước đã được điều chỉnh 17 lần (giá xăng tăng 13 lần và giảm 4 lần). Trong đó, tại kỳ điều chỉnh ngày 21/6/2022, giá xăng trong nước thiết lập mức cao nhất trong lịch sử. Cụ thể: giá xăng E5RON92 đạt 31.302 đồng/lít; xăng RON95 đạt 32.873 đồng/lít. Tại kỳ điều chỉnh ngày 01/7/2022, giá xăng dầu trong nước có sự điều chỉnh giảm so với kỳ điều chỉnh ngày 21/6/2022, cụ thể: giảm 411 đồng/lít đối với xăng E5RON92; 110 đồng/lít đối với xăng RON95; 404 đồng/lít đối với dầu diesel; 432 đồng/lít đối với dầu hỏa và 1.013 đồng/lít đối với dầu mazut. Tuy nhiên, mức giá xăng dầu tại kỳ điều chỉnh này vẫn tăng cao so với kỳ điều chỉnh ngày đầu tiên của năm 2022. Cụ thể, so với kỳ điều chỉnh ngày 11/01/2022, tại kỳ điều chỉnh ngày 01/7/2022, giá xăng E5RON92 tăng 7.732 đồng/lít; giá xăng RON95 tăng 8.887 đồng/lít; giá dầu diesel tăng 11.376đồng/lít; giá dầu hoả tăng 11.215 đồng/lít và giá dầu mazut tăng 3.360 đồng/lít.

Với việc giá dầu thô thế giới vẫn đang tiếp tục duy trì ở mức trên 100 USD/thùng, giá bán lẻ xăng dầu tại Việt Nam nhiều khả năng sẽ vẫn ở mức cao hơn đáng kể so với thời điểm đầu năm 2022, tác động tiêu cực đến nền kinh tế và đời sống của người dân do chi phí nguyên vật liệu, chi phí vận tải tăng. Đặc biệt, việc giá xăng dầu tăng đã tác động lớn đến giá thành sản xuất của doanh nghiệp trong nhiều ngành kinh tế, nhất là các doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải, lĩnh vực sản xuất sử dụng xăng dầu làm nguyên vật liệu đầu vào làm tăng giá cả hàng hóa, tạo áp lực lên lạm phát, ảnh hưởng đến thu nhập và chi tiêu của người dân, ảnh hưởng đến mục tiêu phục hồi tổng thể nền kinh tế sau dịch Covid-19.

Trong thời gian tới, giá xăng dầu trên thị trường thế giới dự báo sẽ tiếp tục diễn biến khó lường, khó dự báo. Tuy nhiên, xu hướng chung được nhiều tổ chức quốc tế đưa ra là giá xăng dầu vẫn đứng ở mức cao. Cuộc xung đột Nga-Ukraine kéo dài sẽ tiềm ẩn nhiều nguy cơ làm gián đoạn nguồn cung dầu thô trên thế giới, nhất là trong bối cảnh các quốc gia khai thác dầu thô lớn như Mỹ hay các quốc gia thuộc OPEC khó có thể gia tăng ngay mức sản lượng khai thác để bù đắp cho sự thiếu hụt hiện nay. Bên cạnh đó, ứng phó của nhiều quốc gia trên thế giới để đối phó sự lo ngại về suy thoái tế kinh tế toàn cầu hay xu hướng điều chỉnh tăng lãi suất ở một số quốc gia để kiềm chế sự gia tăng của giá cả, lạm phát cũng sẽ làm cho việc dự báo giá cả mặt hàng xăng dầu trở nên khó khăn hơn.

Trong nước, nguồn cung xăng dầu cũng đang phải đối mặt với một số khó khăn, thách thức do những diễn biến phức tạp của thị trường xăng dầu thế giới và sự sụt giảm về sản lượng xăng dầu sản xuất ra của Nhà máy hóa học dầu Nghi Sơn. Theo đó, để thực hiện được các mục tiêu phát triển kinh tế mà Đảng và Nhà nước đã đề ra trong năm 2022 thì cần phải có các giải pháp để kịp thời đa dạng hóa nguồn cung cho thị trường trong nước để đảm bảo an ninh năng lượng quốc gia, tránh sự phụ thuộc vào một số thị trường truyền thống như hiện nay.

**2. Chính sách thuế đối với mặt hàng xăng dầu**

Hiện hành, các sắc thuế áp dụng đối với mặt hàng xăng dầu và cơ cấu trong giá cơ sở xăng dầu gồm: thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xăng, thuế BVMT và thuế giá trị gia tăng. Luật phí và lệ phí không có quy định về thu phí, lệ phí đối với xăng dầu.

*(Phụ lục 1:Chính sách thuế đối với mặt hàng xăng dầu trình kèm)*

So với nhiều nước trên thế giới, tỷ trọng thuế trong giá cơ sở xăng dầu  
của nước ta hiện nay vẫn thấp hơn mức bình quân chung. Tỷ trọng thuế trong giá cơ sở xăng dầu ở nhiều nước hiện nay chủ yếu trong khoảng 40% - 55% đối với xăng và 35% - 50% đối với dầu (ngoại trừ một số quốc gia có trữ lượng dầu mỏ lớn thì có tỷ trọng thấp hơn)[[1]](#footnote-1), trong khi đó, ở nước ta, với mức thuế BVMT đang được giảm về mức sàn theo Nghị quyết đã được Ủy ban Thường vụ Quốc hội (UBTVQH) thông qua thì tỷ trọng thuế trong giá cơ sở xăng dầu vào khoảng 19,39% đối với xăng E5RON92, 21,95% đối với xăng RON95 và khoảng 11,05% đối với dầu diesel.

Trong thời gian qua, để hỗ trợ, tháo gỡ khó khăn cho ngành hàng không trước bối cảnh dịch Covid-19 và giá nhiên liệu tăng cao, UBTVQH cũng đã ban hành các Nghị quyết để giảm mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay[[2]](#footnote-2). Đồng thời, để hỗ trợ cho người dân, doanh nghiệp do ảnh hưởng của dịch Covid-19, góp phần bình ổn thị trường xăng dầu, kiềm chế lạm phát trước bối cảnh giá xăng dầu tăng cao, ngày 23/3/2022, UBTVQH cũng đã thông qua Nghị quyết số 18/2022/UBTVQH15 giảm 50% mức thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn và giảm 70% mức thuế BVMT đối với dầu hỏa từ ngày 01/4/2022 đến hết ngày 31/12/2022. Việc thực hiện các giải pháp về giảm thuế BVMT thời gian qua đã góp phần ổn định giá xăng dầu trong nước trước biến động của giá xăng dầu thế giới, thực hiện các mục tiêu về kiềm chế lạm phát, hỗ trợ phục hồi, phát triển sản xuất kinh doanh.

Để tiếp tục góp phần bình ổn giá xăng dầu trong nước trong bối cảnh giá xăng dầu trên thế giới tiếp tục tăng cao, ngày 06/7/2022, UBTVQH đã thông qua Nghị quyết tiếp tục giảm mức mức thuế BVMT đối với các mặt hàng xăng, dầu, mỡ nhờn xuống mức sàn trong khung thuế quy định tại Luật thuế BVMT 57/2010/QH12 đến hết ngày 31/12/2022[[3]](#footnote-3). Nghị quyết có hiệu lực từ ngày 11/7/2022.

Xăng dầu vừa là mặt hàng chiến lược, quan trọng, vừa là mặt hàng thiết yếu, có tác động mạnh đến hoạt động sản xuất kinh doanh và đời sống xã hội của người dân, tác động trực tiếp đến ổn định kinh tế vĩ mô. Việc giá xăng dầu tăng cao và thiếu hụt nguồn cung xăng dầu sẽ gây áp lực lớn đến chi phí sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp cũng như chi tiêu của người dân. Gián đoạn nguồn cung xăng dầu còn có thể gây đình trệ các hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp, tiềm ẩn nguy cơ gây bất ổn xã hội.

Trong bối cảnh nền kinh tế - xã hội cũng như hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp và đời sống của người dân còn khó khăn do ảnh hưởng của dịch Covid-19 thì bên cạnh việc thực hiện các giải pháp điều hành để ổn định giá xăng dầu trong nước như trong giai đoạn vừa qua cũng cần phải có những giải pháp kịp thời để đa dạng hóa nguồn cung. Qua đó, tạo điều kiện cho việc ứng phó hiệu quả hơn với các diễn biến bất lợi về nguồn cung, nhất là trong bối cảnh nước ta vẫn còn phụ thuộc vào nguồn xăng dầu nhập khẩu; chủ động có các biện pháp để xử lý thiếu hụt nguồn cung trong trường hợp các nhà máy lọc hóa dầu trong nước không đạt được mức sản lượng đặt ra.

**3. Chính sách thuế nhập khẩu đối với xăng dầu và sự cần thiết điều chỉnh mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng dầu**

**a) Về thuế nhập khẩu đối với xăng dầu**

Theo quy định hiện hành của Luật thuế xuất khẩu, nhập khẩu, có ba loại thuế suất áp dụng đối với hàng hóa nhập khẩu, trong đó có thuế suất ưu đãi đặc biệt (áp dụng cho các quốc gia có ký kết Hiệp định FTA với nước ta); thuế suất ưu đãi (áp dụng cho các quốc gia thực hiện đối xử tối huệ quốc trong quan hệ thương mại với Việt Nam) và thuế suất thông thường (áp dụng cho các quốc gia còn lại). Căn cứ Điều 11 Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13 thì Chính phủ có thẩm quyền ban hành biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt. Hiện hành, các mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN và ưu đãi đặc biệt đối với mặt hàng xăng dầu được quy định tại các Nghị định của Chính phủ như sau:

- Đối với thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt (thuế suất FTA): Thực hiện theo các cam kết quốc tế, trong khuôn khổ một số FTA như Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN (ATIGA); Hiệp định thương mại tự do Việt Nam - Hàn Quốc (VKFTA); Hiệp định thương mại tự do Việt Nam - Liên minh kinh tế Á - Âu (VN-EAEU FTA) và Hiệp định CPTPP mức thuế suất thuế nhập khẩu FTA đang áp dụng là 8% đối với xăng và 0% đối với dầu, đảm bảo theo đúng lộ trình cắt giảm theo cam kết tại các hiệp định FTA[[4]](#footnote-4).

- Đối với thuế nhập khẩu ưu đãi (thuế suất MFN): Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ quy định mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với xăng và các chế phẩm để pha chế xăng là 20%; đối với dầu là 7%. Thời gian qua, việc điều hành mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN hiện nay đối với mặt hàng xăng dầu còn chịu sự ràng buộc bởi Bản Thoả thuận cam kết và Bảo lãnh của Chính phủ (GGU) đối với Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn (NSRP).

Hiện tại, Chính phủ đang điều hành mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN cao hơn mức 7% đối với mặt hàng xăng dầu để tránh phát sinh nghĩa vụ phải thanh toán khoản bù giá do chênh lệch giữa mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN với mức 7% đã cam kết đối với sản phẩm lọc dầu của Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn.

Hiện nay, xăng dầu nhập khẩu hiện nay chủ yếu đến từ các quốc gia đã ký kết các Hiệp định FTA với nước ta (Hàn Quốc, các nước ASEAN,...) theo mức thuế suất thuế FTA là 8% đối với xăng và 0% đối với dầu. Theo lộ trình mức thuế suất đối với xăng nhập khẩu từ các nước ASEAN trong khuôn khổ Hiệp định ATIGA sẽ được cắt giảm về 0% vào năm 2024. Với mức thuế suất chênh lệch khá lớn giữa thuế suất MFN và thuế suất FTA, tỷ trọng xăng dầu nhập khẩu theo mức thuế suất MFN của nước ta hiện nay là không đáng kể.

**b) Về nguồn cung xăng dầu**

Nguồn cung xăng dầu nước ta hiện nay đến từ hai nguồn là nguồn nhập khẩu và nguồn sản xuất trong nước, trong đó, nguồn cung xăng dầu từ sản xuất trong nước chiếm từ 70% - 75% tổng nguồn cung xăng dầu cả nước (nguồn từ Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn chiếm khoảng 35% - 40% và nguồn từ Nhà máy lọc dầu Bình Sơn chiếm khoảng 35%). So với trước đây, từ khi Nhà máy lọc hóa dầu Dung Quất và Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn chính thức hoạt động, cung cấp xăng dầu cho thị trường trong nước thì tỷ trọng xăng dầu từ nguồn nhập khẩu đã giảm đáng kể trong cơ cấu xăng dầu tiêu thụ của cả nước.

Theo số liệu Quý II/2022, tỷ trọng xăng dầu từ nguồn nhập khẩu chiếm trung bình 28,65% trong tổng cơ cấu xăng dầu tiêu thụ trong nước, trong đó tỷ trọng xăng E5RON92 chiếm ở mức thấp là 14,36% và dầu diesel chiếm khoảng 39,8%, các mặt hàng này đa số được nhập khẩu từ các quốc gia đã ký Hiệp định FTA với nước ta.

Thời gian gần đây, do khó khăn về tài chính và sự cố kỹ thuật nên sản lượng xăng dầu thành phẩm của Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn cung ứng cho thị trường trong nước thấp hơn so với dự kiến nên đã kéo theo sự gia tăng về nhu cầu xăng dầu thành phẩm nhập khẩu để cung ứng cho thị trường trong nước.

*(Phụ lục 2: Cơ cấu xăng dầu nhập khẩu và sản xuất trong nước trình kèm).*

Nguồn cung xăng dầu nhập khẩu phụ thuộc vào nguồn cung thế giới và tình hình địa-chính trị trên thế giới. Xung đột giữa Nga và Ukraine trong thời gian gần đây đã có nhiều ảnh hưởng đến thị trường xăng dầu thế giới, nhất là tình trạng đứt gãy và thiếu hụt nguồn cung. Việc thiếu hụt nguồn cung có thể ảnh hưởng đến nguồn nhiên liệu đầu vào cho các nhà máy lọc dầu trên thế giới và ảnh hưởng gián tiếp đến nguồn xăng dầu nhập khẩu mà các thương nhân kinh doanh xăng dầu nước ta có thể tiếp cận để cung ứng cho thị trường trong nước. Do đó, để hạn chế tác động của diễn biến giá xăng dầu thế giới đối với thị trường trong nước, cùng với các giải pháp giảm thuế BVMT đã thực hiện nêu trên cần đồng thời có các biện pháp về thuế để góp phần đa dạng hóa nguồn cung, đảm bảo an ninh năng lượng cho nền kinh tế.

Từ nội dung báo cáo trên, để đảm bảo tính kịp thời trong việc ổn định, đa dạng hóa nguồn cung, đảm bảo an ninh năng lượng và góp phần kiềm chế sự gia tăng của giá xăng dầu trong nước trước biến động của giá xăng dầu thế giới nhằm thực hiện mục tiêu kiềm chế lạm phát, hỗ trợ phục hồi, phát triển sản xuất kinh doanh thì việc điều chỉnh giảm mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng là giải pháp khả thi và có hiệu quả trong bối cảnh hiện nay.

Căn cứ quy định tại Điều 146 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (về các trường hợp xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo trình tự, thủ tục rút gọn), trên cơ sở ý kiến của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái, căn cứ thẩm quyền quy định tại Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13, Bộ Tài chính trình Chính phủ ban hành Nghị định sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng thuộc nhóm 27.10 tại Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng chịu thuế theo trình tự, thủ tục rút gọn quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

**II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH**

a) Góp phần kiềm chế lạm phát, đảm bảo ổn định kinh tế vĩ mô, đa dạng hóa nguồn cung và bình ổn thị trường xăng dầu trong nước trong bối cảnh giá dầu thô tăng cao, thị trường xăng dầu thế giới có nhiều biến động.

b) Góp phần hỗ trợ phục hồi, phát triển kinh tế - xã hội sau dịch Covid-19; tránh bị động về nguồn cung xăng dầu cung ứng cho thị trường trong nước.

c) Tuân thủ các nguyên tắc về ban hành biểu thuế, thuế suất quy định tại Điều 10 Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13.

d) Phù hợp với các cam kết quốc tế, đảm bảo duy trì được dư địa cho việc đàm phán các Hiệp định FTA mới trong tương lai trên cơ sở nguyên tắc công bằng, có đi có lại; đảm bảo không phát sinh nghĩa vụ của Việt Nam trong các cam kết quốc tế.

**III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN NGHỊ ĐỊNH**

Thực hiện nhiệm vụ được giao tại Nghị quyết số 01/NQ-CP 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, đồng thời, để thực hiện các cam kết quốc tế về thực hiện Danh mục Biểu thuế hài hòa ASEAN 2022 (AHTN 2022), tiếp tục hỗ trợ, tháo gỡ khó khăn cho sản xuất kinh doanh, Bộ Tài chính đã có công văn số 3662/BTC-CST ngày 21/4/2022 gửi xin ý kiến các bộ, ngành, địa phương, Hiệp hội về dự án Nghị định 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 theo đúng quy định của Luật ban hành quy phạm pháp luật. Theo yêu cầu tại Nghị quyết số 01/NQ-CP, thời hạn trình Chính phủ dự án Nghị định này là trong tháng 10 năm 2022.

Dự án 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 bao gồm 12 Điều, 04 Phụ lục, sửa đổi, bổ sung 3 nhóm nội dung như sau:

(1) Chuyển đổi Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi; Danh mục hàng hóa và mức thuế suất thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan đối với các mặt hàng thuộc diện áp dụng hạn ngạch thuế quan để đảm bảo phù hợp với Danh mục AHTN 2022.

(2) Rà soát, hợp nhất các quy định liên quan đến Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu đã được sửa đổi, bổ sung từ năm 2016 đến nay để thúc đẩy cải cách thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho người nộp thuế và cơ quan hải quan trong tổ chức thực hiện.

(3) Điều chỉnh mức thuế suất thuế xuất khẩu, mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN của một số mặt hàng để khắc phục các vướng mắc, khó khăn trong quá trình thực hiện và xử lý kiến nghị của các bộ, ngành, Hiệp hội, tổ chức quốc tế cho phù hợp với bối cảnh hiện nay, trong đó, có đề xuất điều chỉnh giảm thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi (thuế suất MFN) đối với mặt hàng xăng.

Đến nay, Bộ Tài chính đã nhận được 63 công văn tham gia ý kiến của các đơn vị liên quan, trong đó có 16 bộ, cơ quan ngang bộ; 39 Uỷ ban nhân dân các tỉnh, thành phố; VCCI; Hiệp hội Xăng dầu... Bộ Tài chính đang tổng hợp ý kiến tham gia của bộ, ngành, địa phương để trình Chính phủ xem xét ban hành.

Tuy nhiên, tại thời điểm này, Bộ Tài chính chưa thể trình Chính phủ dự án Nghị định này sớm hơn so với thời hạn đã được Chính phủ giao vì: i) Mặc dù các ý kiến tham gia cơ bản thống nhất với dự thảo Nghị định của Bộ Tài chính nhưng do dự thảo Nghị định sửa đổi nhiều nội dung phức tạp, quy mô lớn, có tính kỹ thuật (Biểu thuế gần 1000 trang) nên cũng cần phải rà soát kỹ; ii) Sau khi dự thảo được gửi xin ý kiến đã phát sinh thêm một số vấn đề cần phải tiếp tục tham vấn các đơn vị có liên quan.

Hiện nay, với việc giá dầu thô thế giới vẫn đang tiếp tục duy trì trên 100 USD/thùng, giá xăng dầu thành phẩm Việt Nam có nhiều khả năng còn ở mức cao trong thời gian tới, tác động tiêu cực đến nền kinh tế, ảnh hưởng tới mục tiêu kiềm chế lạm phát. Theo đó, việc xây dựng dự án Nghị định nêu trên theo trình tự, thủ tục thông thường sẽ không đảm bảo tính kịp thời trong việc phát huy hiệu quả của giải pháp điều chỉnh giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN mặt hàng xăng trong bối cảnh thị trường xăng dầu còn diễn biến phức tạp. Cụ thể, theo quy định tại Điều 151 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật thì chỉ có văn bản quy phạm pháp luật được phép ban hành theo trình tự, thủ tục rút gọn thì mới được quy định có hiệu lực ngay kể từ ngày ký ban hành.

Theo đó, Bộ Tài chính đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ đề nghị cho phép tách nội dung điều chỉnh thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng để ban hành một Nghị định riêng theo trình tự, thủ tục rút gọn để có thể áp dụng hiệu lực ngay, không chờ để điều chỉnh theo Nghị định chung về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đã được gửi xin ý kiến tại công văn số 3662/BTC-CST nêu trên, qua đó đảm bảo tính kịp thời trong việc ổn định thị trường xăng dầu trong nước.

Theo đó, căn cứ ý kiến của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái và trên cơ sở tổng hợp ý kiến tham gia của các bộ, ngành, địa phương và hiệp hội doanh nghiệp, Bộ Tài chính đã tách riêng nội dung điều chỉnh chỉnh mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN của mặt hàng xăng để xây dựng dự án Nghị định của Chính phủ về sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN mặt hàng xăng thuộc nhóm 27.10 quy định tại Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi ban hành kèm theo Nghị định số 57/2020/NĐ-CP về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP ngày 01/9/2016 của Chính phủ 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 và Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP theo trình tự, thủ tục rút gọn (sau đây gọi là dự án Nghị định).

*(Bảng tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến tham gia trình kèm).*

Ngày .../7/2022, Bộ Tài chính đã có Công văn số ...../BTC-CST gửi lấy ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp về dự án Nghị định. Ngày .../7/2022, Bộ Tư pháp đã có Báo cáo thẩm định số .../BCTĐ-BTP về dự án Nghị định. Bộ Tài chính đã nghiên cứu, giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp và hoàn thiện dự thảo Nghị định

*(Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định trình kèm).*

**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: Điều chỉnh mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng xăng thuộc nhóm 27.10 tại Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng chịu thuế

- Điều 2: Hiệu lực thi hành.

**2. Nội dung của dự thảo Nghị định**

**a) Về phương án điều chỉnh mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng**

Để đa dạng hóa nguồn cung (tránh bị động bởi phụ thuộc vào nguồn nhập khẩu từ Hàn Quốc và ASEAN), tại công văn số 3662/BTC-CST gửi xin ý kiến các bộ, ngành, địa phương và các hiệp hội doanh nghiệp nêu trên, Bộ Tài chính đã đề xuất điều chỉnh giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN mặt hàng xăng từ mức 20% hiện nay xuống mức 12% (chênh 4% so với thuế suất FTA từ Hàn Quốc và ASEAN). Đối với mặt hàng dầu hiện đang áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN 7%, không điều chỉnh giảm do bị ràng buộc bởi cam kết của Chính phủ đối với Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn.

Ý kiến tham gia của các bộ, ngành, địa phương cơ bản nhất trí với đề xuất trình Chính phủ giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng của Bộ Tài chính. Riêng Bộ Công Thương đề nghị đưa thuế nhập khẩu xăng dầu về cùng mức 8% như mức thuế đang áp dụng cho nhập khẩu xăng dầu từ Hàn Quốc và ASEAN; Hiệp hội xăng dầu Việt Nam kiến nghị Bộ Tài chính nghiên cứu điều chỉnh giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng động cơ, không pha chì từ mức 20% xuống mức 8% (bằng mức thuế suất FTA) hoặc mức 10% và giảm mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN mặt hàng dầu từ 7% xuống 3%. Bộ Kế hoạch và Đầu tư có ý kiến đề nghị nghiên cứu đánh giá tình hình, năng lực sản xuất xăng dầu trong nước để đề xuất mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng này, đảm bảo nguồn cung xăng dầu phục vụ nhu cầu trong nước và an ninh năng lượng quốc gia.

Trên cơ sở ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, Bộ Tài chính xin báo cáo Chính phủ như sau:

Việc điều chỉnh giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng mặc dù có thể không tác động nhiều đến việc làm giảm giá xăng trong nước do hiện nay xăng nhập khẩu chủ yếu từ ASEAN và Hàn Quốc nhưng sẽ góp phần đa dạng hóa nguồn cung xăng từ các quốc gia khác như Trung Quốc, Hoa Kỳ và các quốc gia khu vực Trung Đông, Nam Mỹ tránh sự phụ thuộc quá lớn vào một số đối tác như hiện nay trong trường hợp nguồn cung trên thị trường thế giới biến động.

Tuy nhiên, trong điều kiện hiện nay, việc điều chỉnh giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với xăng xuống bằng mức của các FTA là khó có thể thực hiện được do: i) Mức thuế suất FTA đối với mặt hàng xăng theo Hiệp định ATIGA là 8% và phải tiếp tục điều chỉnh giảm theo lộ trình và đến năm 2024 sẽ về 0%; ii) Mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng dầu phải đảm bảo không thấp hơn 7% để không phát sinh khoản thanh toán bù giá cho Nhà máy lọc Hóa dầu Nghi sơn theo cam kết GGU. Cùng với đó, việc điều chỉnh giảm thuế suất MFN đối với mặt hàng xăng cũng phải đảm bảo không làm thu hẹp dư địa đàm phán các Hiệp định FTA mới theo nguyên tắc có đi có lại.

Trên cơ sở ý kiến các bộ, ngành, địa phương và các lý do nêu trên, căn cứ vào nguyên tắc ban hành Biểu thuế, thuế suất quy định tại Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13 cũng như diễn biến thị trường xăng dầu thế giới gần đây khi mà giá xăng liên tục tăng và vẫn đang ở mức cao, Bộ Tài chính trình Chính phủ điều chỉnh giảm mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng động cơ, không pha chì (thuộc mã HS từ 2710.12.21 đến 2710.12.29) từ 20% xuống 10% thay cho phương án gửi xin ý kiến là từ 20% xuống 12%. Việc điều chỉnh thuế suất thuế nhập khẩu MFN theo phương án này vẫn đảm bảo có được dư địa để đàm phán các FTA mới trong tương lai và đảm bảo không phát sinh nghĩa vụ của Việt Nam trong các cam kết quốc tế. Đối với mặt hàng xăng động cơ, có pha chì, hiện nay gần như không có kim ngạch nhập khẩu (KNNK) và trong nước cũng không còn được phép sản xuất, sử dụng mặt hàng này nên đề nghị giữ như mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN như hiện hành.

Đối với mặt hàng dầu, Bộ Tài chính trình Chính phủ tiếp tục áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN là 7% như hiện hành để không phát sinh nghĩa vụ của Chính phủ trong cam kết GGU với Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn. Hiện hành, mức thuế nhập khẩu FTA đối với dầu trong khuôn khổ Hiệp định ATIGA với các nước ASEAN và Hiệp định FTA với Hàn Quốc đã được giảm về 0% nên kim ngạch nhập khẩu theo thuế suất thuế nhập khẩu MFN là không đáng kể.

Phương án cụ thể như sau:

| **Mã hàng** | **Mô tả hàng hóa** | **Thuế suất (%)** | |
| --- | --- | --- | --- |
| **Hiện hành** | **Phương án đề xuất** |
| **27.10** | **Dầu có nguồn gốc từ dầu mỏ và các loại dầu thu được từ các khoáng bi-tum, trừ dầu thô; các chế phẩm chưa được chi tiết hoặc ghi ở nơi khác, có chứa hàm lượng từ 70% trở lên là dầu có nguồn gốc từ dầu mỏ hoặc các loại dầu thu được từ các khoáng bi-tum, những loại dầu này là thành phần cơ bản của các chế phẩm đó; dầu thải.** |  |  |
|  | - Dầu có nguồn gốc từ dầu mỏ và các loại dầu thu được từ các khoáng bi-tum (trừ dầu thô) và các chế phẩm chưa được chi tiết hoặc ghi ở nơi khác, có chứa hàm lượng từ 70% trở lên là dầu có nguồn gốc từ dầu mỏ hoặc các loại dầu thu được từ các khoáng bi-tum, những loại dầu này là thành phần cơ bản của các chế phẩm đó, trừ loại chứa dầu diesel sinh học và trừ dầu thải: |  |  |
| 2710.12 | - - Dầu nhẹ và các chế phẩm: |  |  |
|  | - - - Xăng động cơ, có pha chì: |  |  |
| 2710.12.11 | - - - - RON 97 và cao hơn | 20 | 20 |
| 2710.12.12 | - - - - RON 90 và cao hơn nhưng dưới RON 97 | 20 | 20 |
| 2710.12.13 | - - - - RON khác | 20 | 20 |
|  | - - - Xăng động cơ, không pha chì: |  |  |
|  | - - - - RON 97 và cao hơn: |  |  |
| 2710.12.21 | - - - - - Chưa pha chế | 20 | **10** |
| 2710.12.22 | - - - - - Pha chế với ethanol | 20 | **10** |
| 2710.12.23 | - - - - - Loại khác | 20 | **10** |
|  | - - - - RON 90 và cao hơn nhưng dưới RON 97: |  |  |
| 2710.12.24 | - - - - - Chưa pha chế | 20 | **10** |
| 2710.12.25 | - - - - - Pha chế với ethanol | 20 | **10** |
| 2710.12.26 | - - - - - Loại khác | 20 | **10** |
|  | - - - - RON khác: |  |  |
| 2710.12.27 | - - - - - Chưa pha chế | 20 | **10** |
| 2710.12.28 | - - - - - Pha chế với ethanol | 20 | **10** |
| 2710.12.29 | - - - - - Loại khác | 20 | **10** |
|  | - - - Xăng máy bay, loại sử dụng cho động cơ máy bay kiểu piston: |  |  |
| 2710.12.31 | - - - - Octane 100 và cao hơn | 7 | 7 |
| 2710.12.39 | - - - - Loại khác | 7 | 7 |
| 2710.12.40 | - - - Tetrapropylene | 20 | 20 |
| 2710.12.50 | - - - Dung môi trắng (white spirit) | 20 | 20 |
| 2710.12.60 | - - - Dung môi có hàm lượng cấu tử thơm thấp dưới 1% tính theo trọng lượng | 20 | 20 |
| 2710.12.70 | - - - Dung môi nhẹ khác | 20 | 20 |
| 2710.12.80 | - - - Naphtha, reformatevà các chế phẩm khác để pha chế xăng động cơ | 20 | 20 |
|  | - - - Loại khác: |  |  |
| 2710.12.91 | - - - - Alpha olefins | 20 | 20 |
| 2710.12.92 | - - - - Loại khác, spirit dầu mỏ, có độ chớp cháy dưới 23oC | 20 | 20 |
| 2710.12.99 | - - - - Loại khác | 20 | 20 |
| 2710.19 | - - Loại khác: |  |  |
| 2710.19.20 | - - - Dầu thô đã tách phần nhẹ | 5 | 5 |
| 2710.19.30 | - - - Nguyên liệu để sản xuất than đen | 5 | 5 |
|  | - - - Dầu và mỡ bôi trơn: |  |  |
| 2710.19.41 | - - - - Dầu khoáng đã tinh chế để sản xuất dầu bôi trơn | 5 | 5 |
| 2710.19.42 | - - - - Dầu bôi trơn cho động cơ máy bay | 5 | 5 |
| 2710.19.43 | - - - - Dầu bôi trơn khác | 5 | 5 |
| 2710.19.44 | - - - - Mỡ bôi trơn | 5 | 5 |
| 2710.19.50 | - - - Dầu dùng trong bộ hãm thuỷ lực (dầu phanh) | 3 | 3 |
| 2710.19.60 | - - - Dầu dùng cho máy biến điện (máy biến áp và máy biến dòng) và dầu dùng cho bộ phận ngắt mạch | 5 | 5 |
|  | - - - Nhiên liệu diesel; các loại dầu nhiên liệu: |  |  |
| 2710.19.71 | - - - - Nhiên liệu diesel cho ô tô | 7 | 7 |
| 2710.19.72 | - - - - Nhiên liệu diesel khác | 7 | 7 |
| 2710.19.79 | - - - - Dầu nhiên liệu | 7 | 7 |
| 2710.19.81 | - - - Nhiên liệu động cơ máy bay (nhiên liệu phản lực) có độ chớp cháy từ 23oC trở lên | 7 | 7 |
| 2710.19.82 | - - - Nhiên liệu động cơ máy bay (nhiên liệu phản lực) có độ chớp cháy dưới 23oC | 7 | 7 |
| 2710.19.83 | - - - Các kerosine khác | 7 | 7 |
| 2710.19.89 | - - - Dầu trung khác và các chế phẩm | 5 | 5 |
| 2710.19.90 | - - - Loại khác | 5 | 5 |
| 2710.20.00 | - Dầu mỏ và các loại dầu thu được từ các khoáng bi-tum (trừ dầu thô) và các chế phẩm chưa được chi tiết hoặc ghi ở nơi khác, có chứa từ 70% trọng lượng trở lên là dầu mỏ hoặc các loại dầu thu được từ các khoáng bi-tum, những loại dầu này là thành phần cơ bản của các chế phẩm đó, có chứa dầu diesel sinh học, trừ dầu thải | 5 | 5 |
|  | - Dầu thải: |  |  |
| 2710.91.00 | - - Có chứa biphenyl đã polyclo hóa (PCBs), terphenyl đã polyclo hóa (PCTs) hoặc biphenyl đã polybrom hóa (PBBs) | 20 | 20 |
| 2710.99.00 | - - Loại khác | 20 | 20 |

*(Ghi chú: In đậm là mặt hàng có điều chỉnh thuế suất)*

**b) Hiệu lực thi hành và thời hạn áp dụng chính sách**

- Về hiệu lực thi hành: Theo quy định tại Điều 151 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, văn bản quy phạm pháp luật ban hành theo trình tự, thủ tục rút gọn có thể có hiệu lực kể từ ngày ký ban hành. Trong bối cảnh thị trường xăng dầu đang diễn biến phức tạp, Bộ Tài chính trình Chính phủ quy định Nghị định có hiệu lực kể từ ngày ký để kịp thời phát huy hiệu quả của giải pháp điều chỉnh giảm thuế nhập khẩu MFN trong bối cảnh thị trường xăng dầu còn diễn biến phức tạp.

- Về thời hạn áp dụng chính sách: Hiện nay, giá xăng trên thế giới đang ở mức cao, biến động khó lường, khó dự báo và cũng đang có nhiều quan điểm khác nhau về dự báo giá mặt hàng xăng dầu trên thế giới do tình hình kinh tế, địa chính trị trên thế giới gần đây tiếp tục có nhiều biến động bất thường, phức tạp. Nguồn cung xăng dầu trên thị trường cũng đang tiềm ẩn rủi ro về khả năng thiếu hụt. Sau khi Nghị định có hiệu lực thì các doanh nghiệp nhập khẩu xăng cũng cần phải có thời gian nhất định để tìm kiếm, đám phán, ký kết hợp đồng với các đối tác mới nên chính sách cũng cần có sự ổn định. Theo đó, Bộ Tài chính trình Chính phủ không quy định thời hạn áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng theo phương án nêu trên. Mặt khác, theo lộ trình cam kết thì thuế suất FTA của mặt hàng xăng tại Hiệp định ATIGA sẽ được giảm xuống còn 5% vào năm 2023 và về 0% vào năm 2024 nên việc quy định mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN 10% đối với mặt hàng xăng để áp dụng ổn định cũng là phù hợp, đảm bảo sự chênh lệch hợp lý giữa thuế suất MFN và thuế suất FTA đối với mặt hàng xăng. Trường hợp thị trường xăng dầu thế giới có biến động bất thường dẫn đến việc phải điều chỉnh lại mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng, Bộ Tài chính kịp thời báo cáo Chính phủ phương án điều chỉnh phù hợp.

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

**a) Tác động đến thu NSNN**

Hiện nay, mặt hàng xăng được nhập khẩu chủ yếu từ các quốc gia có ký kết Hiệp định FTA với Việt Nam nên thuộc diện được áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu FTA thấp hơn so với mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN. Theo số liệu của Tổng cục Hải quan, năm 2021, tổng KNNK có thuế mặt hàng xăng dầu của nước ta là 475,26 triệu USD, trong đó nhập khẩu từ các nước có ký kết Hiệp định FTA với nước ta là 474,1 triệu USD (chiếm 99,7%) và trong 05 tháng đầu năm 2022, tổng KNNK có thuế mặt hàng xăng là 826,53 triệu USD và cơ bản cũng được nhập khẩu từ các nước có ký kết hiệp định FTA với nước ta.

Như vậy, có thể thấy với tỷ trọng xăng nhập khẩu theo thuế suất thuế nhập khẩu MFN hiện nay là thấp, theo đó, trong trường hợp các điều kiện khác không thay đổi thì việc điều chỉnh giảm mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng theo phương án dự kiến cơ bản sẽ không có nhiều tác động đến thu NSNN. Trong trường hợp việc điều chỉnh giảm mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN mặt hàng xuống 10% theo phương án đề xuất dẫn đến việc doanh nghiệp chuyển hướng sang nhập khẩu các sản phẩm này từ các quốc gia khác ngoài ASEAN, Hàn Quốc thì có thể làm tăng thu NSNN. Tuy nhiên, mức tăng thu NSNN phụ thuộc vào diễn biến thị trường và khả năng tiếp cận nguồn cung, xu hướng chuyển hướng nhập khẩu của doanh nghiệp sang các thị trường mới.

**b) Tác động thị trường xăng dầu trong nước**

Hiện nay, chênh lệch cung - cầu là một trong những nguyên nhân chính đẩy giá xăng dầu thế giới tăng cao. Nhu cầu về nhiên liệu nhất là dầu mỏ, khí đốt trên thế giới đã tăng mạnh kể từ cuối năm 2021 do các nước đẩy nhanh mở cửa kinh tế, khôi phục các hoạt động kinh tế - xã hội, nhất là các quốc gia, khu vực tiêu thụ nhiều xăng dầu trên thế giới như Mỹ và Châu Âu.

Bên cạnh đó, xung đột giữa Nga và Ukraine, cùng với các biện pháp trừng phạt của Mỹ và các nước phương Tây đối với Nga đã gây rủi ro cho chuỗi sản xuất và chuỗi cung ứng năng lượng toàn cầu. Nguồn cung xăng dầu cho thị trường dự báo sẽ tiếp tục chịu ảnh hưởng từ việc các nước châu Âu đã thống nhất tăng mức cấm vận đối với các sản phẩm xăng dầu từ Nga, trong khi đó nhu cầu tiêu thụ xăng dầu dự báo sẽ tiếp tục ở mức cao, nhất là vào những tháng mùa đông tới đây. Việc Trung Quốc nới lỏng các biện pháp phong tỏa để phòng chống dịch Covid-19 cũng sẽ làm cho nhu cầu sử dụng xăng dầu của quốc gia này tăng mạnh. Theo đó, nguồn cung trên thị trường xăng dầu thế giới dự báo sẽ đối mặt với tình trạng thiếu hụt nếu không có các giải pháp ứng phó kịp thời.

Ngoài ra, với mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng xăng là 20% như hiện hành, đang có sự chênh lệch 12% đối với thuế suất FTA, nhập khẩu xăng dịch chuyển sang thị trường Hàn Quốc, ASEAN chiếm 99,7% tổng KNNK mặt hàng xăng năm 2021, dẫn đến lợi thế độc quyền về thị trường cung cấp từ Hàn Quốc và các nước ASEAN.

Trong bối cảnh này, đối với nước ta, việc thực hiện giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN cho mặt hàng xăng thuộc nhóm 27.10 sẽ góp phần làm đa dạng hóa nguồn cung cho thị trường trong nước từ các quốc gia khác ngoài ASEAN, Hàn Quốc (đang được hưởng thuế suất FTA) như Trung Quốc, Hoa Kỳ, Trung Đông, Nam Mỹ... Qua đó, ổn định nguồn cung cho thị trường trong nước khi các nguồn cung từ các thị trường truyền thống bị gián đoạn hay có những biến động lớn, khó tiếp cận và nguồn cung ứng từ các nhà máy lọc hóa dầu trong nước không đạt được mức sản lượng như dự kiến.

**c) Tác động đến người dân và doanh nghiệp**

Xăng dầu là mặt hàng thiết yếu trong đời sống người dân và là đầu vào của nhiều ngành sản xuất, nên sự biến động giá xăng dầu sẽ tác động đến rất nhiều đối tượng trong nền kinh tế.

Đối với người dân, đây là đối tượng sẽ được hưởng lợi trực tiếp của chính sách này, việc giảm mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với xăng sẽ góp phần tạo điều kiện cho các doanh nghiệp có thể nhập khẩu xăng từ nhiều quốc gia khác, qua đó thúc đẩy tính cạnh tranh, giảm giá các mặt hàng này, từ đó có thể góp phần giảm chi phí của người dân trong việc tiêu thụ xăng. Tác động cụ thể còn phụ thuộc vào nhiều yếu tố khác như khả năng tiếp cận các thị trường khác của các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu cũng như diễn biến của thị trường xăng dầu trên thế giới. Tuy nhiên, với việc tỷ trọng xăng E5RON92 và xăng RON95 nhập khẩu chỉ chiếm tương ứng 14,36% và 31,7% lượng xăng tiêu thụ trong nước (tính theo số liệu Quý 2 năm 2022) và hiện nay xăng đang được nhập khẩu chủ yếu từ các quốc gia đã ký kết Hiệp định FTA với Việt Nam nên việc giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với xăng xuống 10% tuy có thể góp phần giảm giá xăng trong nước nhưng cũng chỉ ở mức thấp.

Đối với doanh nghiệp, tác động tích cực của việc thực hiện giải pháp này là sẽ góp phần quan trọng trong việc đa dạng hóa nguồn cung cho thị trường trong nước, các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu đầu mối có thể tiếp cận nguồn cung xăng nhập khẩu từ các thị trường khác ngoài ASEAN và Hàn Quốc như hiện nay, qua đó, tạo điều kiện lựa chọn thị trường nhập khẩu phù hợp, có giá thành cạnh tranh nhất để cung ứng cho thị trường trong nước. Việc đa dạng hóa nguồn cung này sẽ góp phần tạo điều kiện cho doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu trong nước mở rộng đối tượng nhà nhập khẩu, tránh được rủi ro trong việc đàm phán về giá và các điều khoản bất lợi khác khi chỉ nhập khẩu từ một số đối tác nhất định như hiện nay.

**d) Tác động đến các cam kết quốc tế**

Việc thực hiện theo phương án đề xuất đảm bảo phù hợp với thẩm quyền được giao tại Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13, đảm bảo phù hợp với các cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên, không làm phát sinh nghĩa vụ bù giá của Chính phủ theo cam kết tại GGU với Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn. Đồng thời, đối với mặt hàng xăng thì việc duy trì mức chênh lệch 2% giữa thuế suất MFN và thuế suất FTA đối với xăng đảm bảo duy trì được dư địa đàm phán các Hiệp định FTA trong tương lai.

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

Dự thảo Nghị định không quy định về thủ tục hành chính, do đó không phát sinh chi phí tuân thủ thủ tục hành chính. Đồng thời, dự thảo Nghị định cũng không có quy định các vấn đề liên quan đến bình đẳng giới nên không gây bất bình đẳng giới.

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

Dự án Nghị định chỉ sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu mặt hàng xăng thuộc nhóm 27.10 của Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng chịu thuế nên không phát sinh thêm nguồn nhân lực, nguồn tài chính cũng như không cần phải ban hành văn bản quy phạm pháp luật để triển khai thực hiện.

Khi Nghị định được ban hành, toàn bộ nội dung Nghị định sẽ được đăng tải trên Cổng thông tin điện tử của Chính phủ, Cổng Thông tin điện tử của Bộ Tài chính và các phương tiện thông tin đại chúng để các cơ quan, tổ chức và người dân biết và thực hiện. Bộ Tài chính sẽ phối hợp với Bộ Công Thương và các cơ quan có liên quan, cũng như chỉ đạo cơ quan hải quan kịp thời tổ chức thực hiện Nghị định, đảm bảo thực thi Nghị định có hiệu quả.

**VI. Ý KIẾN THẨM ĐỊNH CỦA BỘ TƯ PHÁP**

Bộ Tài chính có công văn số .../BTC-CST ngày.../7/2022 gửi xin ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp theo quy định. Ngày .../7/2022, Bộ Tư pháp đã có Báo cáo thẩm định số..../BCTĐ-BTP gửi Bộ Tài chính. Bộ Tài chính đã dự thảo Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định Bộ Tư pháp *(xin trình kèm)*.

Trên đây là nội dung dự thảo Nghị định sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng xăng thuộc nhóm 27.10 tại Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng chịu thuế ban hành kèm theo Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP ngày 01/9/2016 của Chính phủ 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 và Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP.

Bộ Tài chính kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

*(Xin trình kèm: Dự thảo Nghị định; Bảng tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến tham gia; Các phụ lục).*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Bộ Tư pháp (để thẩm định);  - TCHQ;  - Vụ Pháp chế;  - Lưu: VT, Vụ CST (CST1). |  | **KT. BỘ TRƯỞNG**  **THỨ TRƯỞNG** Nguyễn Đức Chi |

1. Tỷ trọng thuế trong giá xăng dầu của Ấn Độ là 55% đối với xăng và 50% đối với dầu; Hàn Quốc là 55% đối với xăng và 46% đối với dầu; Anh là 45% đối với xăng và 44% đối với dầu; Trung bình các nước EU27 là 43% đối với xăng và 38% đối với dầu; Trung bình các nước Eurozone19 là 45% đối với xăng và 39% đối với dầu. [↑](#footnote-ref-1)
2. Giảm 30% mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay từ ngày 01/8/2020 đến hết ngày 31/12/2021 (từ 3.000 đồng/lít xuống còn 2.100 đồng/lít) theo Nghị quyết số 979/2020/UBTVQH14 ngày 27/7/2020 và Nghị quyết số 1148/2020/UBTVQH14 ngày 21/12/2020; giảm 50% mức thuế BVMT đối với nhiên liệu bay từ ngày 01/01/2022 đến hết ngày 31/12/2022 (từ 3.000 đồng/lít xuống còn 1.500 đồng/lít) theo Nghị quyết số 13/2021/UBTVQH15 ngày 31/12/2021. [↑](#footnote-ref-2)
3. Xăng: Giảm từ 2.000 đồng/lít xuống mức sàn 1.000 đồng/lít. Nhiên liệu bay: Giảm từ 1.500 đồng/lít xuống mức sàn 1.000 đồng/lít. Dầu diesel: Giảm từ 1.000 đồng/lít xuống mức sàn 500 đồng/lít. Dầu mazut, dầu nhờn: Giảm từ 1.000 đồng/lít xuống mức sàn 300 đồng/lít. Mỡ nhờn: Giảm từ 1.000 đồng/kg xuống mức sàn 300 đồng/kg. Dầu hỏa: Giữ mức 300 đồng/lít vì đây là mức sàn trong khung mức thuế. [↑](#footnote-ref-3)
4. Theo các Hiệp định thương mại tự do mà Việt Nam là thành viên thì xăng (bao gồm cả E5, E10) có mức thuế FTA theo Hiệp định ATIGA, VKFTA, VKFTA, VN-EAEU FTA là 8%; Hiệp định ACFTA là 20%. [↑](#footnote-ref-4)