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

### BÁO CÁO TỔNG HỢP GIẢI TRÌNH TIẾP THU Ý KIẾN

### CỦA CÁC BỘ, NGÀNH VÀ ĐỊA PHƯƠNG, HIỆP HỘI, DOANH NGHIỆP 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 VÀ QUYẾT ĐỊNH CỦA THỦ TƯỚNG QUY ĐỊNH VIỆC ÁP DỤNG THUẾ SUẤT THÔNG THƯỜNG ĐỐI VỚI HÀNG HÓA NHẬP KHẨU

### *(Gửi kèm Tờ trình số /TTr-BTC ngày tháng năm 2022)*

| **TT** | **Đơn vị** | **Ý KIẾN THAM GIA** | **Ý KIẾN TIẾP THU, GIẢI TRÌNH** |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | | |
| **1** | **Các ý kiến thống nhất dự thảo Nghị đinh, Quyết định và không có ý kiến bổ sung** |  |  |
|  | Ngân hàng Nhà nước Việt Nam (Công văn số 2999/NHNN-PC ngày 06/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | Bộ Quốc Phòng (công văn số 1372/BQP-KHĐT ngày 07/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch (công văn số 1596/BVHTTDL-KHTC ngày 09/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | Bộ Xây dựng (công văn số 1757/BXD-PC ngày 23/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | Ủy ban dân tộc (công văn số 652/UBDT-KHTC ngày 29/4/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | Bộ Lao động-Thương binh và Xã hội (công văn số 1493/LĐTBXH-PC ngày 11/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND Thành phố Hà Nội (công văn số 1549/UBND-KTTH ngày 23/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Quảng Ninh (Công văn số 1462/HQQN-TXNK ngày 04/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Ninh Thuận (Công văn số 3001/CT-NVDTPC ngày 04/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Điện Biên (Công văn số 828/STC-QLNS ngày 06/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Lào Cai (công văn số 1919/UBND-KT ngày 06/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Trà Vinh (công văn số 1150/STC-NS ngày 06/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Nam Định (công văn số 176/UBND-VP6 ngày 06/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Hòa Bình (công văn số 706/UBND-KTTH ngày 06/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Ninh Bình (công văn số 1111/STC-NS ngày 09/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Phú Thọ (công văn số 745/STC-QLG&CS ngày 05/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Bình Định (công văn số 567/HQBĐ-NV ngày 05/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Yên Bái (công văn số 761/STC-QLNS ngày 05/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Quảng Ngãi (công văn số 537/HQQNg-NV ngày 05/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Cần Thơ (công văn số 688/HQCT-NV ngày 04/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Bình Thuận (công văn số 5702/CTBTH-NVDTPC ngày 05/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Tiền Giang (công văn số 1197/STC-TCĐT-DN ngày 04/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Lạng Sơn (công văn số 473/UBND-KT ngày 04/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Hà Giang (công văn số 436/CTHGI-NVDTPC 05/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Bắc Kạn (công văn số 2795/UBND-TH ngày 10/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Lâm Đồng (công văn số 1461/CTLĐO-NVDT ngày 28/4/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Phú Yên (công văn số 1099/STC-TCDN ngày 04/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Sơn La (công văn số 1445/STC-TCDN ngày 04/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Nghệ An (công văn số 3250/UBND-KT ngày 10/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Long An (công văn số 1958/STC-QLNS ngày 10/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Bạc Liêu (công văn số 1510/UBND-TH ngày 09/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Bắc Kạn (công văn số 2795/UBND-TH ngày 10/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Tây Ninh (công văn số 1514/UBND-KT ngày 11/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Gia Lai (công văn số 1306/STC-QLNS ngày 05/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Bình Phước (công văn số 723/HQBP-NV ngày 04/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Quảng Nam (công văn số 460/HQQNa-NV ngày 06/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Đồng Nai (Công văn số 5184/UBND-KTNS ngày 24/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Đăk Lăk (công văn số 3807/UBND-KT) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Khánh Hòa (công văn số1651/STC-QLNS ngày 13/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh An Giang (công văn số 1132/HQAG-NV ngày 05/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
|  | UBND tỉnh Bình Dương (công văn số 1764/STC-QLNS ngày 18/5/2022) | Nhất trí dự thảo |  |
| **2** | **Các ý kiến tham gia của các Bộ, ngành, địa phương** | | |
| **2.1.** | **Ý kiến tham gia chung** | | |
|  | Thanh tra Chính phủ (công văn số 681/TTCp-V.II ngày 06/5/2022) | Đề nghị Bộ tài chính theo chức năng, nhiệm vụ và thẩm quyền thực hiện rà soát, hoàn thiện dự thảo Nghị định phù hợp với các cam kết quốc tế và chính sách thuế nói chung, thuế xuất nhập khẩu nói riêng; bảo đảm hạn chế các tiêu cực này sinh; kịp thời tháo gỡ các khó khăn, góp phần ổn định kinh tế vĩ mô, thúc đẩy doanh nghiệp trong nước phát triển qua việc khuyến khích đổi mới công nghệ, giảm giá thành sản phẩm, tăng tính cạnh trang và nâng cao khả năng hội nhập quốc tế…. | Bộ Tài chính tiếp thu và thực hiện rà soát để xây dựng Nghị định, quyết định đảm bảo phù hợp với các cam kết quốc tế, Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, góp phần ổn định kinh tế vĩ mô, thúc đẩy doanh nghiệp trong nước phát triển |
|  | Bộ Nội Vụ (công văn số 1758/BNV-PC ngày 30/4/2022) | Tại Mục IX dự thảo Tờ trình Chính phủ đề nghị có đánh giá và làm rõ nguồn nhân lực, đảm bảo không làm tăng tổ chức, biên chế theo đúng yêu cầu của Nghị quyết số 39-NQ/TW ngày 17/4/2015 của Bộ Chính trị về tinh giản biên chế và cơ cấu lại đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức và nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XII một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả.  Bố cục của một số điều, khoản tại dự thảo Nghị định (ví dụ: Khoản 3, khoản 6 Điều 8; khoản 3, khoản 5 Điều 9,…) là chưa phù hợp với quy định tại khoản 2 Điều 62 Nghị định số 134/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Vì vậy, đề nghị rà soát để biên tập lại cho phù hợp. | Bộ Tài chính tiếp thu và hoàn thiện Hồ sơ Nghị định, Quyết định. Trong đó, đã rà soát lại bố cục một số điều, khoản cho phù hợp. |
|  | Bộ Ngoại giao (công văn số 1717/BNG-KTĐP ngày 06/5/2022) | Việc ban hành các Nghị định và Quyết định nói trên là cần thiết, đảm bảo Việt Nam thực hiện đầy đủ Danh mục Biểu thuế hài hòa ASEAN (AHTN) 2022, góp phần xây dựng hệ thống pháp luật trong lĩnh vực xuất, nhập khẩu hàng hóa một cách đồng bộ, phù hợp với các cam kết ASEAN. Đồng thời, Nghị định và Quyết định cũng giúp tăng cường minh bạch và đơn giản hóa thủ tục hành chính, tạo thuận lợi cho quá trình theo dõi và thực hiện của các cơ quan hải quan và doanh nghiệp | Bộ Tài chính tiếp thu ý kiến của Bộ Ngoại giao |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư (công văn số 3059/BKHĐT-TCTT ngày 11/5/2022) | Đề nghị Quý Bộ nghiên cứu, rà soát điều chỉnh thuế suất theo quy định về nguyên tắc ban hành biểu thuế, thuế suất tại Điều 10 Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, khung thuế suất thuế xuất khẩu; các cam kết quốc tế; Thông tư số 05/2021/TT-BKHĐT ngày 17/8/2021 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư ban hành Danh mục máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện vận tải chuyên dùng, nguyên liệu, vật tư, bán thành phẩm trong nước đã sản xuất được nhằm góp phần tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp, hải hòa lợi ích đối với người tiêu dùng và đảm bảo nguồn thu ngân sách nhà nước. | Bộ Tài chính đã thực hiện rà soát dự thảo Nghị định, quyết định để đảm bảo phù hợp với các cam kết quốc tế, Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, góp phần ổn định kinh tế vĩ mô, thúc đẩy doanh nghiệp trong nước phát triển |
|  | Bộ Công An (công văn số 1546/BCA-ANKT ngày 09/5/2022) | Bộ Công An cơ bản nhất trí với dự thảo Nghị định và Quyết định. Đề nghị đơn vị chủ trì chủ động rà soát, phối hợp, tiếp thu ý kiến các Bộ, ngành, hiệp hội để sửa đổi, bổ sung mức thuế suất thuế xuất khẩu, thuế suất thuế nhập khẩu cho phù hợp tình hình thực tiễn và các yêu cầu phát triển kinh tế-xã hội trong từng thời kỳ; đảm bảo phù hợp, hài hòa với Danh mục AHTN 2022; thúc đẩy cải cách thủ tục hành chính, đơn giản hóa Biểu thuế, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp và các cơ quan chức năng trong quá trình thực hiện. | Bộ Tài chính tiếp thu ý kiến của Bộ Công an. Các ý kiến tham gia của các Bộ, ngành, địa phương đã được Bộ Tài chính tổng hợp, giải trình trong hồ sơ trình Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ về dự thảo Nghị định và Quyết định |
|  | Bộ Tư pháp (công văn số 1756/BTP-PLQT ngày 02/6/2022) | Đề nghị Bộ Tài chính rà soát, đảm bảo các nội dung của dự thảo Nghị định phù hợp với nhiệm vụ được giao quy định chi tiết tại Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu năm 2016; đồng thời bổ sung đánh giá tác động của chính sách sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 2 Điều 90 Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2020.  Bộ Tư pháp đề nghị Bộ Tài chính cân nhắc bổ sung một số nội dung được quy định tại khoản 2 Điều 97 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, chẳng hạn như, tổng kết việc thi hành pháp luật, đánh giá tác động của từng chính sách trong dự thảo Quyết định, trong đó phải nêu rõ vấn đề cần giải quyết; mục tiêu chính sách; giải pháp để thực hiện chính sách; so sánh chi phí, lợi ích của các giải pháp; lựa chọn giải pháp của cơ quan và lý do của việc lựa chọn; đánh giá tác động thủ tục hành chính, tác động về giới (nếu có); Lấy ý kiến đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của các chính sách trong dự thảo quyết định và cơ quan, tổ chức có liên quan; nêu những vấn đề cần xin ý kiến phù hợp với từng đối tượng lấy ý kiến và xác định cụ thể địa chỉ tiếp nhận ý kiến. | Bộ Tài chính tiếp thu và hoàn thiện Hồ sơ dự thảo Nghị định và dự thảo Quyết định. Đã hoàn chỉnh lại Báo cáo tổng kế thi hành, Báo cáo đánh giá tác động chính sách và các dự thảo đã được gửi xin ý kiến của các bộ, ngành, hiệp hội và các địa phương. |
| **2.2** | **Ý kiến tham gia cụ thể** | | |
| **2.2.1** | **Về phần lời Nghị định** | | |
|  | Bộ Khoa học và Công nghệ | 1.1. Tại điểm a.2 khoản 3 Điều 8 dự thảo Nghị định quy định:  *“a.2) 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 phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô và quy định tại điểm b.5.2 khoản 2 Chương 98 Mục II Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này.”*  1.2. Tại khoản 3 Điều 11 dự thảo Nghị định giao cho Bộ Khoa học và Công nghệ nhiệm vụ:  *“3.* ***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”.*  1.3. Tại điểm b.5.1 khoản 2 Chương 98 Mục II Phụ lục II dự thảo Nghị định quy định:  *“b.5.1) Điều kiện áp dụng:*  *- Bộ linh kiện rời đồng bộ hoặc không đồng bộ phải được nhập khẩu trực tiếp bởi các doanh nghiệp đáp ứng 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 để sản xuất hoặc bởi tổ chức, cá nhân do doanh nghiệp đáp ứng 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 ủy thác nhập khẩu thì phải có hợp đồng ủy 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 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****.”*  Liên quan đến nội dung nêu trên, trong quá trình thực hiện nhiệm vụ được giao tại khoản 3 Điều 3 Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ 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, bảo đảm phù hợp với thực tế”*, Bộ Khoa học và Công nghệ đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ các khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai nhiệm vụ tại Công văn số 584/BKHCN-ĐTG ngày 21/3/2022. Ngày 20/5/2022, Văn phòng Chính phủ đã có Công văn số 3110/VPCP-CN về sửa đổi, bổ sung quy định liên quan đến mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu, trong đó Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành đã có ý kiến chỉ đạo như sau:  *“1. Bộ Khoa học và Công nghệ nghiên cứu tiếp thu ý kiến Bộ Tư pháp, thực hiện rà soát hiệu lực của các văn bản Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCN ngày 01 tháng 10 năm 2004 của Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô, Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN ngày 11 tháng 5 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ về sửa đổi, bổ sung Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCN ngày 01 tháng 10 năm 2004 về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô và Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN ngày 12 tháng 3 năm 2012 của Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ về sửa đổi, bổ sung Điều 1 Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN ngày 11 tháng 5 năm 2005 sửa đổi, bổ sung Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCN ngày 01 tháng 10 năm 2004 về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô; chủ động xử lý, bãi bỏ theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.*  *2.* ***Bộ Công Thương chủ trì****, phối hợp với các Bộ: Giao thông vận tải, Khoa học và Công nghệ, Tài chính, Tư pháp và các cơ quan liên quan sớm 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 đ khoản 1 Điều 29 Nghị định số 116/2017/NĐ-CP ngày 17 tháng 10 năm 2017 của Chính phủ quy định điều kiện sản xuất, lắp ráp nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô,* ***trong đó có xem xét quy định về mức độ rời rạc đối với linh kiện ô tô nhập khẩu*** *phù hợp với tình hình thực tế và xu hướng phát triển của khoa học, công nghệ, bảo đảm quyền lợi của doanh nghiệp đã đầu tư lâu dài tại Việt Nam”.*  Hiện nay, Bộ Khoa học và Công nghệ đang thực hiện ý kiến chỉ đạo của Lãnh đạo Chính phủ tại Công văn số 3110/VPCP-CN ngày 20/5/2022 triển khai rà soát, bãi bỏ các văn bản quy phạm pháp luật quy định về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô, bao gồm cả quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu.  Vì vậy, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, để phù hợp với chức năng quản lý nhà nước của các Bộ, đề nghị Bộ Tài chính bỏ nhiệm vụ giao Bộ Khoa học và Công nghệ 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 Khoa học và Công nghệ 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. | Bộ Tài chính tiếp thu và hoàn thiện dự thảo Nghị định |
|  | Bộ Giao thông vận tải (Công văn số 6095/BGTVT-TC ngày 17/6/2022) | - Đoạn thứ 2 điểm c.2 khoản 3 Điều 8 (trang 7): *“Mẫu xe đối với nhóm xe chở người từ 09 chỗ trở xuống, có dung tích xi lanh từ 2.500cc trở xuống thuộc nhóm 87.03 là xe đáp ứng đồng thời 04 tiêu chí: cùng tiêu chí động cơ; cùng tiêu chí thân vỏ xe (hoặc khung vỏ xe); dung tích xi lanh từ 2.500cc trở xuống; tiêu hao nhiên liệu dưới 7,5 lít/100 km. Tiêu chí tiêu hao nhiên liệu dưới 7,5 lít/100 km được căn cứ vào mức tiêu thụ nhiên liệu của chu trình tổ hợp tại Giấy chứng nhận mức tiêu thụ nhiên liệu do Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp”* sửa thành *“Mẫu xe đối với nhóm xe chở người từ 09 chỗ trở xuống, có dung tích xi lanh từ 2.500cc trở xuống thuộc nhóm 87.03 là xe đáp ứng đồng thời các tiêu chí: cùng tiêu chí động cơ và có dung tích xi lanh từ 2.500cc trở xuống; cùng tiêu chí thân vỏ xe (hoặc khung vỏ xe); tiêu hao nhiên liệu dưới 7,5 lít/100 km. Tiêu chí tiêu hao nhiên liệu dưới 7,5 lít/100 km được căn cứ vào mức tiêu thụ nhiên liệu của chu trình tổ hợp tại Giấy chứng nhận mức tiêu thụ nhiên liệu do Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp”*. Lý do: Tiêu chí về động cơ đã bao gồm cả thông số về dung tích xi lanh nên viết gộp tiêu chí dung tích xi lanh từ 2.500cc trở xuống vào tiêu chí động cơ vì xi lanh là một bộ phận cấu thành của động cơ.  - Đoạn thứ 3 điểm c.2 khoản 3 Điều 8 (trang 7): *“Mẫu xe đối với nhóm xe mini buýt… và cùng tiêu chí khung ô tô”* sửa thành *“Mẫu xe đối với nhóm xe mini buýt… và cùng tiêu chí khung vỏ ô tô”*. Lý do: Bổ sung thêm từ *“vỏ”* cho phù hợp thuật ngữ kỹ thuật.  - Đoạn thứ 5 điểm c.2 khoản 3 Điều 8 (trang 7): *“Việc xác định tiêu chí động cơ… Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp. Việc xác định tiêu chí thân vỏ xe (hoặc khung vỏ xe), khung ô tô, cabin được căn cứ vào đặc tính kỹ thuật cơ bản của xe ô tô nêu tại bản thuyết minh thiết kế kỹ thuật của xe ô tô có dấu xác nhận thẩm định của Cục Đăng kiểm Việt Nam”* sửa thành *“Việc xác định tiêu chí động cơ… Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp. Việc xác định tiêu chí thân vỏ xe (hoặc khung vỏ xe), khung ô tô, cabin được căn cứ vào đặc tính kỹ thuật cơ bản của xe ô tô và kết cấu khung vỏ xe tại bản thuyết minh thiết kế kỹ thuật và các bản vẽ kỹ thuật của xe ô tô đã được Cục Đăng kiểm Việt Nam thẩm định”*. Lý do: Trong bản thuyết minh thiết kế kỹ thuật chỉ mới thể hiện các thông số kỹ thuật cơ bản của xe ô tô và một số thông tin liên quan nên để xác định tiêu chí thân vỏ xe (hoặc khung vỏ xe), khung ô tô, cabin căn cứ vào bản thuyết minh thiết kế kỹ thuật và các bản vẽ kỹ thuật của xe ô tô đã được Cục Đăng kiểm Việt Nam thẩm định.  - Điểm a.7 khoản 8 Điều 8 (trang 12): *“Bản thuyết minh thiết kế kỹ thuật của xe ô tô có dấu xác nhận thẩm định của Cục Đăng kiểm Việt Nam: bản sao có chứng thực hoặc bản chụp xuất trình bản chính để đối chiếu (số lượng bản sao tương ứng với kiểu loại xe sản xuất, lắp ráp)”* sửa thành *“Bản thuyết minh thiết kế kỹ thuật và các bản vẽ kỹ thuật của xe ô tô đã được Cục Đăng kiểm Việt Nam thẩm định: bản sao có chứng thực hoặc bản chụp xuất trình bản chính để đối chiếu (số lượng bản sao tương ứng với kiểu loại xe sản xuất, lắp ráp)”.* Lý do: Kết quả thẩm định hồ sơ thiết kế của Cục Đăng kiểm Việt Nam bao gồm Giấy chứng nhận thẩm định thiết kế kèm theo Bản thuyết minh thiết kế kỹ thuật và các bản vẽ kỹ thuật của xe ô tô. Hình thức cấp có thể được cung cấp dưới dạng điện tử hoặc hồ sơ giấy hình thức phù hợp với từng thời kỳ.  - Điểm a.2 khoản 3 Điều 8 (trang 6) và khoản 3 Điều 11 (trang 20): Tại công văn số 3110/VPCP-CN ngày 20/5/2022, Thủ tướng Chính phủ đã giao *“1. Bộ Khoa học và Công nghệ nghiên cứu tiếp thu ý kiến Bộ Tư pháp, thực hiện rà soát hiệu lực của các văn bản Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCN ngày 01 tháng 10 năm 2004 của Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô…; chủ động xử lý, bãi bỏ theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật; 2. Bộ Công thương chủ trì, phối hợp với các: Bộ Giao thông vận tải, Khoa học và Công nghệ, Tài chính, Tư pháp và các cơ quan liên quan sớm 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 đ khoản 1 Điều 29 Nghị định số 116/2017/NĐ-CP ngày 17 tháng 10 năm 2017 của Chính phủ quy định điều kiện sản xuất, lắp ráp nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô, trong đó có xem xét quy định về mức độ rời rạc đối với linh kiện ô tô nhập khẩu phù hợp với tình hình thực tế và xu hướng phát triển của khoa học, công nghệ, bảo đảm 3 quyền lợi của doanh nghiệp đã đầu tư lâu dài tại Việt Nam”*, do đó 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. | Bộ Tài chính tiếp thu và hoàn thiện dự thảo Nghị định. |
|  | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (công văn số 3315/BNN-PC ngày 26/5/2022) | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đề nghị bổ sung 1 điều khoản chuyển tiếp để quy định chuyển tiếp đối với 02 thủ tục hành chính sau:  - Quy định chuyển tiếp đối với trường hợp doanh nghiệp đã đăng ký tham gia chương trình ưu đãi thuế trước thời điểm Nghị định này có hiệu lực thi hành thì có phải đăng ký lại hay không và được hưởng ưu đãi theo quy định tại Nghị định nào đối với đối tượng tại Điều 8 và Điều 9 dự thảo Nghị định (dự thảo Nghị định mới chỉ quy định điều khoản chuyển tiếp đối với việc đăng ký tham gia chương trình ưu đãi thuế của đối tượng tại Điều 8 (khoản 3 Điều 12 dự thảo Nghị định); đối tượng tại Điều 9 chưa có quy định chuyển tiếp.  - Quy định chuyển tiếp đối với trường hợp doanh nghiệp đã có đề nghị áp dụng mức thuế suất ưu đãi 0% trước thời điểm Nghị định này có hiệu lực thi hành thì có phải đề nghị lại và được hưởng ưu đãi theo quy định tại Nghị định nào đối với đối tượng quy định tại Điều 8, Điều 9 dự thảo Nghị định. | Tại khoản 3 Điều 12 dự thảo Nghị định đã có quy định về chuyển tiếp đối với Doanh nghiệp tham gia Chương trình ưu đãi thuế để sản xuất, lắp ráp ô tô (Điều 8 dự thảo Nghị định) nhưng chưa có quy định chuyển tiếp đối với Chương trình ưu đãi thuế công nghiệp hỗ trợ ô tô (Điều 9 dự thảo Nghị định). Theo đó, Bộ tài chính tiếp thu ý kiến của Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn và bổ sung điều khoản chuyển tiếp đối với Chương trình ưu đãi thuế công nghiệp hỗ trợ ô tô tại khoản 4 Điều 12 như sau:  ***“4. Thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với nguyên liệu, vật tư, linh kiện để sản xuất, gia công (lắp ráp) các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô quy định tại Điều 9 Nghị định này được áp dụng đến 31/12/2024. Doanh nghiệp đã đăng ký tham gia Chương trình ưu đãi thuế công nghiệp hỗ trợ ô tô quy định trước thời điểm Nghị định này có hiệu lực thi hành không phải đăng ký lại Chương trình ưu đãi thuế và được hưởng ưu đãi theo quy định tại Nghị định này.”*** |
|  | Bộ Công Thương (công văn số 2916/BCT-XNK ngày 30/5/2022) | Khoản 2 Điều 10: đề nghị bỏ nội dung *“Trường hợp tại các Điều ước quốc tế có quy định về lượng hạn ngạch thuế quan nhập khẩu đối với các hàng hóa đó thì thực hiện theo quy định tại các Điều ước quốc tế”* vì tại Điều này đã quy định lượng hạn ngạch thuế quan nhập khẩu hàng năm thực hiện theo quy định của Bộ Công Thương. Trên thực tế, Bộ Công Thương cũng đã căn cứ các quy định tại Điều ước quốc tế cũng như quy định khác có liên quan để hướng dẫn.  Điều 11, đề nghị sửa thành: *“Bộ Công Thương cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện 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.”* | Bộ Tài chính tiếp thu ý kiến của Bộ Công Thương và hoàn thiện hồ sơ dự thảo Nghị định |
|  | Bộ Tài nguyên và Môi trường (công văn số 2858/BTNMT-KHTC ngày 26/5/2022) | - Cơ bản nhất trí với nội dung dự thảo Nghị định và Quyết định do Bộ Tài chính soạn thảo. Rà soát kĩ thuật trình bày văn bản tại Điều 4 , Điều 5 dự thảo Nghị định; Bổ sung Nghị định số 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 vào trong phần căn cứ ban hành Quyết định của Thủ tướng Chính phủ quy định việc áp dụng thuế suất thông thường đối với hàng hóa nhập khẩu. | Bộ Tài chính tiếp thu và hoàn thiện hồ sơ dự thảo Nghị định. |
|  | UBND tỉnh Hải Phòng (Công văn số 3353/HQHP-TXNK ngày 29/4/2022) | Đề xuất sửa nội dung Điều 5 dự thảo Nghị định thành: *“Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng chịu thuế quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định bao gồm:…”* | Bộ Tài chính tiếp thu và hoàn thiện dự thảo Nghị định |
|  | UBND tỉnh Tuyên Quang (Công văn số 466/CTTQU-NVDTPC ngày 04/5/2022) | Về điểm b khoản 2 Điều 4 dự thảo Nghị định: điểm b khoản 2 Điều 4 đang quy định việc xác định tỷ lệ tài nguyên khoáng sản trên 51% theo Nghị định số 146/2017/NĐ-CP ngày 15/12/2017. Hiện tại, Bộ tài chính đang xây dựng dự thảo Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số Điều của Luật thuế GTGT do vậy việc dẫn chiếu cụ thể Nghị định 146/2017/NĐ-CP trong dự thảo Nghị định sẽ bất cập khi Chính phủ ban hành Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật thuế GTGT thay thế. Theo đó, UBND đề nghị không dẫn chiếu Nghị định cụ thể, mà chỉ nêu thực hiện theo quy định của chính sách pháp luật về thuế GTGT.  Về điểm b.3 khoản 8 Điều 8 dự thảo Nghị định: Để đảm bảo tính minh bạch, rõ ràng và công khai trong thực hiện các thủ tục hành chính, UBND tỉnh đề nghị quy định cụ thể thời gian cơ quan hải quan có văn bản yêu cầu doanh nghiệp nộp bổ sung và thời gian cơ quan hải quan có văn bản trả lời cho doanh nghiệp. | - Về ý kiến điểm b khoản 2 Điều 4 dự thảo Nghị định: Quy định về xác định tỷ lệ tài nguyên khoáng sản trên 51% trong một thời gian đầu ban hành đã gặp vướng mắc khi thực hiện nên Bộ Tài chính đã trình Chính phủ ban hành Nghị định số 146/2017/NĐ-CP để tháo gỡ vướng mắc và kể từ đó đến nay không còn phát sinh vướng mắc. Hiện nay, Bộ Tài chính đang trình Chính phủ Nghị định sửa đổi, bổ sung về thuế GTGT nhưng không sửa đổi các nội dung về xác định tỷ lệ giá trị tài nguyên khoáng sản được quy định tại Nghị định số 146/2017/NĐ-CP. Theo đó, để tránh vướng mắc và đảm bảo minh bạch, Bộ Tài chính đề xuất giữ nguyên như dự thảo đã gửi xin ý kiến.  - Về ý kiến đối với điểm b.3 khoản 8 Điều 8 dự thảo Nghị định: Hiện nay, quy định tại điểm b.3 khoản 8 Điều 8 đã được thực hiện trong thời gian dài và không phát sinh vướng mắc, đồng thời, do hiện nay số lượng hồ sơ giải quyết các thủ tục hải quan của cơ quan hải quan phải xử lý rất lớn, theo đó, việc quy định cụ thể thời gian cơ quan hải quan có văn bản trả lời doanh nghiệp sẽ gây khó khăn cho cơ quan hải quan, theo đó, BộTài chính đề xuất giữ nguyên như quy định tại dự thảo xin ý kiến. |
|  | UBND tỉnh Thanh Hóa (Công văn số 738/HQTH-NV ngày 04/5/2022) | Tại khoản 2 và khoản 3 Điều 36 Luật Đầu tư năm 2014 có quy định về các trường hợp không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư mà được thực hiện sự án đầu tư sau khi được quyết định chủ trương đầu tư. Do đó cần bổ sung cụm từ “quyết định chủ trương đầu tư” để phù hợp với quy định tại Luật Đầu tư 2014. UBND tỉnh đề nghị bổ sung khoản 5 Điều 11 dự thảo Nghị định như sau:  *“Điều 11. Trách nhiệm tổ chức thực hiện*  *5. Các cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư hoặc quyết định chủ trương đầu tư, Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh cho các doanh nghiệp theo đúng quy định của pháp luật”* | Bộ Tài chính tiếp thu và hoàn thiện dự thảo Nghị định |
|  | UBND tỉnh Thừa Thiên Huế (công văn số 4636/UBND-TC ngày 10/5/2022) | Đề nghị sửa đổi khoản 3 Điều 4 như sau:  *“3. Đối với các mặt hàng xuất khẩu thuộc nhóm có STT211 nhưng chưa được chi tiết cụ thể mã hàng 08 chữ số và đáp ứng các điều kiện quy định tại* ***khoản 2*** *điều này, người khai hải quan kê khai hàng hóa xuất khẩu…”* | Bộ Tài chính tiếp thu và hoàn thiện dự thảo Nghị định |
|  | UBND Thành phố Hồ Chí Minh | Đề nghị bổ sung Nghị quyết số 29/NQ-CP ngày 08/3/2022 của Chính phủ về phê duyệt Danh mục Biểu thuế hài hòa ASEAN phiên bản 2022. | Bộ Tài chính đã bàn hành Thông tư số 31/2022/TT-BTC về danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu Việt Nam, trong đó đã chuyển đổi Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu Việt Nam theo Danh mục Biểu thuế hài hòa ASEAN phiên bản 2022. |
|  | Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) (công văn số 052601/2022/VAMA ngày 26/5/2022) | - Về Điều 8: Đề xuất không áp dụng sản lượng xe sản xuất, lắp ráp để tất cả thành viên của VAMA đều có thể áp dụng chương trình này.  Trường hợp vẫn áp dụng điều kiện sản lượng, VAMA đề xuất như sau:  Tại điểm c.3.1 khoản 3 Điều 8 có quy định:  *“Trường hợp kỳ xét ưu đãi đầu tiên của doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô không đủ số tháng trong kỳ xét ưu đãi, doanh nghiệp đạt sản lượng xe sản xuất, lắp ráp thực tế của nhóm xe tối thiểu bằng sản lượng bình quân 01 tháng của sản lượng chung tối thiểu nhân với thời gian (số tháng) tham gia Chương trình ưu đãi thuế của kỳ xét ưu đãi và đạt sản lượng sản xuất, lắp ráp thực tế của mẫu xe đăng ký tối thiểu bằng sản lượng bình quân 01 tháng của sản lượng riêng tối thiểu nhân với số tháng tham gia Chương trình ưu đãi thuế của kỳ xét ưu đãi, đồng thời đạt điều kiện sản lượng chung tối thiểu và sản lượng riêng tối thiểu cho kỳ xét ưu đãi tiếp theo thì số linh kiện ô tô đã sử dụng để sản xuất, lắp ráp ô tô trong kỳ xét ưu đãi đầu tiên được áp dụng thuế suất 0% nếu doanh nghiệp đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản 2, điểm a, c.1, c.3 khoản 3, khoản 4, khoản 6, khoản 7, khoản 8**Điều này. Trường hợp thời gian tham gia Chương trình ưu đãi thuế của tháng đầu tiên từ 15 ngày trở lên thì tính tròn 01 tháng. Trường hợp số ngày tham gia Chương trình của tháng đầu tiên dưới 15 ngày thì không tính tháng đó.”*  Để không hạn chế trong thời gian 1 tháng, VAMA đề xuất lược bỏ nội dung sau tại điểm c.3.1: *“Trường hợp thời gian tham gia Chương trình ưu đãi thuế của tháng đầu tiên từ 15 ngày trở lên thì tính tròn 1 tháng. Trường hợp số ngày tham gia Chương trình của tháng đầu tiên dưới 15 ngày thì không tính tháng đó.”*  Đồng thời, VAMA đề nghị được áp dụng quy định nêu trên cho điểm c.3.2; c.3.3; c.3.4 để đảm bảo tính công bằng về sản lượng xe của các nhà máy sản xuất; thời gian áp dụng cho các tờ khai nhập khẩu kể từ ngày 1/1/2022 vì quy định này có trong Nghị định 57/2020/NĐ-CP có hiệu lực từ ngày 1/1/2020 để hỗ trợ các thành viên VAMA đưa các loại xe mới vào sản xuất cho phù hợp với quy định về mức khí thải EURO 5 từ năm 2022.  - Về kỳ xét ưu đãi thuế tại khoản 4 Điều 8: VAMA đề nghị cho thêm kỳ xét ưu đãi theo Quý nếu trong trường hợp trong Quý đạt sản lượng để tăng hỗ trợ dòng tiền của doanh nghiệp nhằm đảm bảo khả năng thanh toán/hoạch toán của doanh nghiệp một cách tự chủ.  Trong trường hợp doanh nghiệp đảm bảo được sản lượng tối thiểu chung và sản lượng tối thiểu riêng cho các kỳ thì doanh nghiệp có thể được nộp hồ sơ làm hai lần (nếu cần) trong thời gian quy định cho một kỳ ưu đãi hoặc có thể chuyển một phần sản lượng của 02 tuần cuối cùng sang kỳ tiếp theo nhằm hỗ trợ doanh nghiệp có đủ thời gian chuẩn bị hồ sơ nộp và ghi nhận sổ sách vào 30/6 và 31/12 hàng năm.  - Về quy trình thực hiện tại khoản 8 Điều 8: Hiện nay, Nghị định chưa có quy định về thời gian tiêu chuẩn để cơ quan hải quan hoàn thiện kiểm tra hồ sơ từ khi tiếp nhận , dẫn đến khó khăn cho doanh nghiệp trong việc quản lý, theo dõi dữ liệu hoàn thuế và quản lý dòng tiền kể cả khi Luật quản lý thuế đã có điều 75 về thời hạn giải quyết hồ sơ hoàn thuế. Theo đó, VAMA đề nghị Bộ Tài chính nghiên cứu và bổ sung thời gian xử lý hồ sơ tiêu chuẩn của cơ quan hải quan để doanh nghiệp có thể phối hợp tốt nhất và chủ động trong quản lý, theo dõi thông tin.  - Về thời gian áp dụng Chương trình ưu đãi thuế tại Điều 9: Tại khoản 1 Điều 9 dự thảo Nghị định quy định thời gian thực hiện Chương trình ưu đãi thuế ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô đến hết ngày 31/12/2024. Hiện tại, ưu đãi thuế cho ngành công nghiệp ô tô đã được kéo dài đến 31/12/2027. Với mong muốn tạo động lực thúc đẩy mạnh mẽ hơn sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô trong nước, VAMA đề xuất gia hạn thời gian thực hiện Chương trình ưu đãi thuế công nghiệp hỗ trợ ô tô tương đương với khoảng thời gian của Chương trình ưu đãi thuế ngành công nghiệp ô tô đến hết ngày 31/12/2027.  - Về đối tượng và điều kiện áp dụng tại Điều 9 dự thảo Nghị định: VAMA đề xuất mở rộng phạm vi để nhiều đối tượng nhà cung cấp cũng được tham gia chương trình, góp phần làm giảm chi phí sản xuất linh kiện trong nước, cụ thể như sau:  Doanh nghiệp nhập khẩu nguyên liệu, vật tư linh kiện để cung cấp cho doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô vào mục đối tượng được tham gia chương trình ưu đãi thuế ngành CNHT nếu doanh nghiệp đáp ứng được các điều kiện sau:  + Doanh nghiệp nhập khẩu nguyên liệu, vật tư linh kiện chứng minh được hàng hóa nhập khẩu về được sửa dụng để cung cấp cho doanh nghiệp sản xuất ô tô có Giấy chứng nhận đủ điều kiện sản xuất, lắp ráp ô tô do Bộ Công Thương cấp (Chứng minh bằng hợp đồng mua bán với doanh nghiệp sản xuất, lăp ráp ô tô).  + Doanh nghiệp nhập khẩu nguyên liệu, vật tư linh kiện và doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô kí thỏa thuận cam kết về việc doanh nghiệp sản xuất sẽ sử dụng nguyên vật liệu, vật tư linh kiện đó để sản xuất ra linh kiện hoàn chỉnh phục vụ cho sản xuất, lắp ráp ô tô.  + Doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô cung cấp giấy xuất xưởng để chứng minh số lượng hàng hóa mà doanh nghiệp nhập khẩu nguyên liệu, vật tư linh kiện cung cấp được sử dụng để sản xuất ô tô.  - Về nguyên liệu, vật tư, linh kiện nhập khẩu cho các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ:  VAMA đề nghị điều chỉnh nội dung điểm c.1 khoản 3 Điều 9 dự thảo Nghị định như sau:  *“c.1) Nguyên liệu, vật tư, linh kiện nhập khẩu (bao gồm cả nguyên liệu, vật tư, linh kiện đã nhập khẩu kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực còn tồn kho tại các kỳ ưu đãi trước chuyển sang để sản xuất, gia công (lắp ráp) sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô tại các kỳ ưu đãi sau; không bao gồm nguyên liệu, vật tư, linh kiện đưa vào sử dụng nhưng bị hỏng, bị lỗi) để sản xuất, gia công (lắp ráp) sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô có tên trong Danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô quy định tại mục IV Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định số 111/2015/NĐ-CP ngày 03/11/2015 của Chính phủ về phát triển công nghiệp hỗ trợ và văn bản sửa đổi, bổ sung (nếu có). Trường hợp sản phẩm chỉ được lắp ráp đơn thuần với nhau bằng những thiết bị đơn giản như vít, bu-lông, ê-cu, bằng đinh tán và không trải qua quá trình sản xuất, gia công nào để thành sản phẩm hoàn thiện thì không được áp dụng Chương trình ưu đãi thuế công nghiệp hỗ trợ ô tô. Trừ trường hợp doanh nghiệp sản xuất, gia công (lắp ráp) sản phẩm công nghiệp hô trợ ô tô mà sản phẩm hoàn thiện vừa trải qua quá trình sản xuất, gia công vừa thực hiện lắp ráp đơn thuần bằng những thiết bị đơn giản như vít, bu-lông, ê-cu, bằng đinh tán và nguyên liệu, vật tư, linh kiện nhập khẩu để sản xuất sản phẩm đó thuộc loại trong nước chưa sản xuất được thì nguyên liệu, vật tư linh kiện nhập khẩu (kể cả loại dùng gia công sản xuất và loại lắp ráp đơn thuần) được áp dụng Chương trình ưu đãi thuế CNHT ô tô”*  *- Về điều kiện để nguyên liệu, vật tư, linh kiện phải đáp ứng để được hưởng Chương trình ưu đãi thuế CNHT ô tô tại khoản c Điều 9:* VAMA đề nghị bổ sung như sau: Các chi tiết khung xe, thân xe, thùng xe (không phân biệt loại xe); ca bin (đối với xe tải) nhập khẩu để sản xuất, gia công (lắp ráp) phục vụ cho sản xuất, lắp ráp ô tô hoàn chỉnh phải đạt được mức độ rời rạc tối thiểu bằng mức độ rời rạc tối thiểu mà Bộ Khoa học và Công nghệ quy định cho các linh kiện nhập khẩu này để lắp ráp ô tô hoàn chỉnh nêu trong quy định về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô. | - Về nội dung không áp dụng sản lượng xe sản xuất, lắp ráp để tất cả thành viên của VAMA đều có thể áp dụng chương trình này: do điều kiện về sản lượng là điều kiện quan trọng để doanh nghiệp đầu tư vốn, mở rộng sản xuất, máy móc, nâng cao tỉ lệ nội địa hóa, qua đó góp phần đưa ngành công nghiệp ô tô theo đúng định hướng, chủ trường của Đảng, Nhà nước. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất vẫn giữ nguyên quy định về điều kiện sản lượng như đã gửi xin ý kiến.  - Về đề xuất sửa đổi quy định tại điểm c.3.1 khoản 3 Điều 8: Theo quy định, doanh nghiệp tham gia Chương trình ưu đãi thuế phải đáp ứng điều kiện về sản lượng chung tối thiểu và sản lượng riêng tối thiểu trong vòng 06 tháng hoặc 01 năm tùy theo kỳ xét ưu đãi thuế. Trường hợp, doanh nghiệp mới hoặc doanh nghiệp có nhóm xe mới đăng ký tham gia Chương trình ưu đãi thuế tại thời điểm giữa giai đoạn của kỳ xét ưu đãi thuế thì doanh nghiệp chỉ cần đáp ứng sản lượng tương ứng theo số tháng còn lại khi tham gia Chương trình ưu đãi thuế. Ví dụ: kỳ 06 tháng năm 2022 đối với xe dưới 09 chỗ là … xe, trường hợp doanh nghiệp đăng ký mẫu xe mới từ tháng 02/2022 thì chỉ cần đáp ứng điều kiện về sản lượng cho 04 tháng còn lại từ 02/2022 đến 06/2022 tương đương với ….x 4/6 = … xe, các kỳ xét ưu đãi về sau vẫn tính theo điều kiện sản lượng quy định tại Nghị định.  Tuy nhiên, do nội dung quy định này nằm ở khổ rơi của điểm c.1 nên vẫn có cách hiểu khác là doanh nghiệp đáp ứng điều kiện tại điểm c.2, c.3, c.4 khi mới hoặc đăng ký mẫu xe mới tham gia Chương trình ưu đãi thuế thì không được xét điều kiện về sản lượng sản lượng cho tháng còn lại của kỳ xét ưu đãi thuế như quy định tại điểm c.1. Đồng thời, hiện nay các doanh nghiệp ô tô đang cho ra mắt các loại mẫu mới vào sản xuất đáp ứng tiêu chuẩn mức khí thải EURO 5. Theo đó, đảm bảo minh bạch, thống nhất cách hiểu, Bộ Tài chính đề xuất quy định khổ rơi nêu trên tại điểm c.1 khoản 3 thành điểm c.5 khoản 3 như sau:  *“Trường hợp kỳ xét ưu đãi đầu tiên của doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô không đủ số tháng trong kỳ xét ưu đãi, doanh nghiệp đạt sản lượng xe sản xuất, lắp ráp thực tế của nhóm xe tối thiểu bằng sản lượng bình quân 01 tháng của sản lượng chung tối thiểu nhân với thời gian (số tháng) tham gia Chương trình ưu đãi thuế của kỳ xét ưu đãi và đạt sản lượng sản xuất, lắp ráp thực tế của mẫu xe đăng ký tối thiểu bằng sản lượng bình quân 01 tháng của sản lượng riêng tối thiểu nhân với số tháng tham gia Chương trình ưu đãi thuế của kỳ xét ưu đãi, đồng thời đạt điều kiện sản lượng chung tối thiểu và sản lượng riêng tối thiểu cho kỳ xét ưu đãi tiếp theo thì số linh kiện ô tô đã sử dụng để sản xuất, lắp ráp ô tô trong kỳ xét ưu đãi đầu tiên được áp dụng thuế suất 0% nếu doanh nghiệp đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản 2, điểm a, ~~c.1, c.3~~* ***điểm c*** *khoản 3, khoản 4, khoản 6, khoản 7, khoản 8**Điều này. Trường hợp thời gian tham gia Chương trình ưu đãi thuế của tháng đầu tiên từ 15 ngày trở lên thì tính tròn 01 tháng. Trường hợp số ngày tham gia Chương trình của tháng đầu tiên dưới 15 ngày thì không tính tháng đó.”*  - Về đề xuất bổ sung thêm kỳ xét ưu đãi theo Quý: Tại Nghị định số 101/2021/NĐ-CP, nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô vượt qua dịch Covid-19 tác động tới việc đạt sản lượng của doanh nghiệp, Bộ Tài chính đã trình Chính phủ bổ sung kỳ xét ưu đãi thuế theo năm 12 tháng (như vậy doanh nghiệp được chọn kỳ xét ưu đãi 6 tháng hoặc 1 năm) để doanh nghiệp có thể cộng sản lượng trong 6 tháng đầu với 6 tháng sau cho việc xét ưu đãi do việc tiêu thụ xe ô tô cũng có yếu tố mùa vụ, có tháng tiêu thụ nhiều, có tháng tiêu thụ ít. Theo đó đã giải quyết được các khó khăn của doanh nghiệp trong giai đoạn vừa qua do việc giãn cách xã hội làm gián đoạn và ảnh hưởng nặng nề đến việc tiêu thụ xe. Việc bổ sung thêm kỳ xét ưu đãi theo Quý tương đương với việc xét hoàn thuế 4 kỳ/năm của cơ quan hải quan, đồng thời phải quy định sản lượng cho các kỳ này trong khi nền kinh tế mới đang phục hồi sau dịch thì việc tiêu thụ xe cũng còn phụ thuộc vào nhiều yếu tố sẽ gây lãng phí nguồn lực của cơ quan nhà nước. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất giữ nguyên như quy định hiện hành.  - Về đề nghị bổ sung thời gian xử lý hồ sơ tiêu chuẩn của cơ quan hải quan: các quy định về xử lý hồ sơ hải quan tại các Nghị định về Biểu thuế đã được thực hiện trong thời gian dài và không có vướng mắc, theo đó, Bộ Tài chính đề xuất giữ nguyên như quy định hiện hành.  - Về đề xuất gia hạn thời gian thực hiện chương trình ưu đãi thuế CNHT ô tô và mở rộng phạm vi để nhiều đối tượng nhà cung cấp cũng được tham gia chương trình: Chương trình ưu đãi thuế CNHT ô tô (Điều 7b) được bổ sung tại Nghị định số 57/2020/NĐ-CP là một chương trình mới để cụ thể hóa quan điểm, chủ trương của Đảng và Nhà nước về ngành CNHT như nêu tại Nghị quyết số 23-NQ-TW ngày 22/3/2018 của Bộ Chính trị về định hướng xây dựng chính sách phát triển công nghiệp quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, góp phần gia tăng tỷ lệ nội địa hóa ngành CNHT trong nước. Thời gian thực hiện Chương trình ưu đãi thuế CNHT ô tô là 5 năm (2020-2024) tương tự quy định ưu đãi miễn thuế nhập khẩu đối với nguyên liệu, vật tư, linh kiện để sản xuất trong thời hạn 05 năm đối với dự án đầu tư vào ngành nghề đặc biệt ưu đãi đầu tư hoặc thực hiện tại địa bàn đặc biệt ưu đãi đầu tư theo quy định của Luật thuế số 107/2016/QH13.  Hiện nay Chương trình ưu đãi thuế CNHT ô tô mới thực hiện được 02 năm, chưa có tổng kết đánh giá hiệu quả cũng như những vướng mắc phát sinh trong thời gian qua. Do đó, Bộ Tài chính đề xuất trước mắt tiếp tục thực hiện đến hết năm 2024 để tổng kết, xem xét việc cần thiết gia hạn của chương trình này.  - Về đề nghị bổ sung : Các chi tiết khung xe, thân xe, thùng xe (không phân biệt loại xe); ca bin (đối với xe tải) nhập khẩu để sản xuất, gia công (lắp ráp) phục vụ cho sản xuất, lắp ráp ô tô hoàn chỉnh phải đạt được mức độ rời rạc tối thiểu: Hiện nay, Quy định về mức độ rời rạc của Bộ Khoa học Công nghệ đang được nghiên cứu, bãi bỏ theo chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ tại công văn số 3110/VPCP-CN ngày 20/5/2022. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất giữ nguyên như quy định hiện hành.  - Về đề xuất điều chỉnh nội dung điểm c.1 khoản 3 Điều 9 dự thảo Nghị định: Để đạt được mục tiêu của Chương trình, đảm bảo doanh nghiệp thực sự đầu tư sản xuất, không chỉ lắp ráp đơn thuần, Chương trình ưu đãi thuế CNHT ô tô đã quy định các điều kiện gồm: Doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp sản phẩm có tên trong Danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô quy định tại Nghị định số 111/2015/NĐ-CP của Chính phủ về phát triển công nghiệp hỗ trợ (gồm 16 nhóm sản phẩm)[[1]](#footnote-1); doanh nghiệp phải có hợp đồng mua bán sản phẩm với các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe ô tô đáp ứng điều kiện của Chương trình ưu đãi thuế nhập khẩu linh kiện ô tô; Doanh nghiệp phải có cơ sở sản xuất, có quyền sở hữu hoặc quyền sử dụng đối với máy móc, thiết bị tại cơ sở sản xuất sản phẩm trên lãnh thổ Việt Nam; Trường hợp sản phẩm chỉ được lắp ráp đơn thuần với nhau bằng những thiết bị đơn giản như vít, bulông, ê-cu, bằng đinh tán và không trải qua bất cứ quá trình gia công thêm nào để thành sản phẩm hoàn thiện thì không được áp dụng Chương trình ưu đãi thuế CNHT (tương tự quy tắc phân loại hàng hóa).  Như vậy, những sản phẩm có tên Danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô quy định tại Nghị định số 111/2015/NĐ-CP và trải qua quá trình sản xuất, gia công để thành sản phẩm hoàn thiện và sử dụngthì thỏa mãn điều kiện về nguyên liệu, vật tư, linh kiện của Chương trình ưu đãi thuế CNHT ô tô quy định tại điểm c1 khoản 3 Điều 9 dự thảo Nghị định. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất giữ nguyên như quy định hiện hành . |
| **2.2.2** | **Về Biểu thuế xuất khẩu** | | |
| ***a*** | ***Về thuế xuất khẩu đối với mặt hàng phân bón*** | | |
|  | Hiệp hội phân bón Việt Nam (công văn số 370/HPBVN ngày 04/5/2022) | 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 nào mà trong nước sản xuất cung chưa đủ cầu.  Đề nghị Bộ tài chính cân nhắc đề xuất Chính phủ nên áp dụng linh hoạt, tạm thời thuế xuất khẩu phân bón trong những thời điểm nhất định  Về lâu dài, để ngành phân bón phát triển bền vững và ổn định, kiến nghị Bộ tài chính trình Quốc hội sửa đổi Luật thuế GTGT để các doanh nghiệp sản xuất phân bón trong nước được hoàn thuế GTGT, cạnh tranh bình đẳng giữa phân bón trong nước và phân bón nhập khẩu.  Hiệp hội đề nghị Bộ Tài chính cân nhắc trình Chính phủ nên áp dụng linh hoạt, tạm thời thuế xuất khẩu phân bón trong thời điểm nhất định. Đồng thời, Hiệp hội đề nghị xem xét lại thuế suất thuế xuất khẩu của mã HS 3105.10.20 (thuế suất 0%, bao gồm phân NPK, NP, NK và PK) và mã HS 3105.60.00 (thuế suất 5%, bao gồm các loại phân bón PK) | - Về bỏ quy định thuế suất thuế xuất khẩu mặt hàng phân bón theo tỷ lệ tài nguyên khoáng sản 51%: Các Bộ, ngành địa phương không có ý kiến riêng về nội dung này, Hiệp hội phân bón cho rằng việc bỏ quy định này giảm bớt thủ tục hành chính cho doanh nghiệp, cơ quan hải quan, 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. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất bãi bỏ quy định về tỷ lệ tài nguyên khoáng sản đối với mặt hàng phân bón tại khoản 4 Điều 4 Nghị định số 122/2016/NĐ-CP như phương án xin ý kiến  - Về thuế suất thuế xuất khẩu một số mặt hàng phân bón:  Trên cơ sở ý kiến các Bộ ngành, căn cứ tình hình sản xuất của doanh nghiệp trong nước, 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 (uree, phân lân, super lân, DAP, MAP...trừ mặt hàng phân bón NPK): Bộ Tài chính đề xuất quy định mức 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. |
|  | Bộ Công Thương (Công văn số 2916/BCT-XNK ngày 30/5/2022) | Đề nghị cân nhắc việc áp dụng thuế xuất khẩu cho tất cả chủng loại phân bón như dự thảo Nghị định vì các lí do sau:  - Về tính pháp lý và thời điểm: Quy định tại Nghị định sẽ rất khó để điều chỉnh theo thị trường giá cả, nhu cầu, nguồn cung biến động từng ngày, từng tuần, theo tháng, theo mùa vụ;  - Thực tế, việc đề xuất tăng mức thuế xuất khẩu cần tính đến các yếu tố thực tiễn như sau:  + Nguyên liệu đầu vào: Thời điểm năm 2021 đến nay, giá cả phân bón thế giới tăng, giá cả phân bón trong nước cũng tăng sát với giá thế giới do các nguyên nhân như giá nguyên liệu đầu vào tăng, cước vận chuyển tăng…  + Nguồn cung: Tùy thuộc vào các yếu tố chính trị và giá dầu, cũng như nguồn cung từ các nước xuất khẩu lớn.  + Mục tiêu giảm xuất khẩu: Nhu cầu phân bón trong nước 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 để đảm bảo hiệu quả hệ thống sản xuất, phân phối, nhằm chủ động điều tiết ở thời điểm ngoài mùa vụ, khi giá cả biến động…  + Chính sách: 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 trong khi Luật thuế số 71 chưa coi phân bón là mặt hàng chịu thuế GTGT nên không được khấu trừ thuế GTGT dẫn đến tăng chi phí, giá thành sản xuất.  Tác động khách quan: Nhiều mặt hàng phân bón được xếp vào loại sản phẩm chế biến sâu, không còn là khoáng sản thô, việctăng thuế xuất khẩu có thể có tác dụng ngược (hiện nay giá cả tăng mang tính chất ngắn hạn, do các nguyên nhân: thị trường thế giới tăng giá, nguyên vật liệu đầu vào tăng, tác động cuộc chiến Nga-Ucraina làm thiếu hụt nguồn cung phân bón trong ngắn hạn đẩy giá cả lên cao; thời gian tới khi các hoạt động trở lại trạng thái bình thường, khi đó hàng nhập khẩu hạ giá; việc áp thuế xuất khẩu phân bón kết hợp với việc không được hoàn thuế VAT đầu vào dẫn đến hoạt động của các doanh nghiệp phân bón sẽ bị ảnh hưởng theo chiều hướng tiêu cực). |
|  | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (Công văn số 6142/BNN-TC ngày 16/9/2022) | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn cơ bản thống nhất với phương án điều chỉnh thuế xuất khẩu đối với một số mặt hàng phân bón do Bộ Tài chính đề xuất. Đề nghị quy định thống nhất về thuế suất đối với mặt hàng phân bón NPK, NP, NK; PK. | Trên cơ sở ý kiến các Bộ ngành, căn cứ tình hình sản xuất của doanh nghiệp trong nước, 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 (uree, phân lân, super lân, DAP, MAP...trừ mặt hàng phân bón NPK): Bộ Tài chính đề xuất quy định mức 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. |
| ***b*** | ***Về mặt hàng ống đồng*** | | |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư (công văn số 3059/BKHĐT-TCTT ngày 11/5/2022) | Bộ KH&ĐT cơ bản thống nhất với phương án 2 do Bộ tài chính đề xuất theo hướng cần phân biệt mức độ gia công và đặc điểm của sản phẩm ống đồng để áp mức thuế suất thuế xuất khẩu phù hợp, khuyến khích chế biến sâu để tăng giá trị sản phẩm xuất khẩu. Đề nghị phối hợp với các cơ quan liên quan để xác định tiêu chí kỹ thuật cụ thể và đề xuất áp dụng mức thuế suất phù hợp | Bộ Tài chính tiếp thu ý kiến của các đơn vị và trình Chính phủ phương án 2 để tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp |
|  | Bộ Công Thương (Công văn số 2916/BCT-XNK ngày 30/5/2022) | Thống nhất với Bộ Tài chính thực hiện theo phương án 2 |
|  | UBND tỉnh Thừa Thiên Huế (công văn số 4636/UBND-TC ngày 10/5/2022) | UBND tỉnh đề nghị chọn phương án 2 để hỗ trợ cho doanh nghiệp Việt Nam cạnh tranh được với các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài đang hoạt động tại các khu chế xuất có xuất khẩu mặt hàng này. Đồng thời, tạo điều kiện cho doanh nghiệp mở rộng và đa dạng hóa thị trường sang các nước thành viên CPTPP và EVFTA đối với sản phẩm này. |
|  | VCCI (công văn số 0681/PTM-PC ngày 18/5/2022) | VCCI ủng hộ phương án 2 được nêu tại mục 3.1 của Tờ trình: giữ nguyên mức thuế suất đối với loại ống đồng có đường kính ngoài 50mm (5%) và giảm mức thuế xuất khẩu cho mặt hàng ống đồng có đường kính từ 50mm trở xuống, xuống mức 0% | Bộ Tài chính tiếp thu ý kiến của VCCI và trình Chính phủ phương án 2 để tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp |
| **2.2.3** | **Về Biểu thuế nhập khẩu** | | |
| **a** | **Về các mặt hàng chuyển đổi theo AHTN 2022** | | |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư (công văn số 3059/BKHĐT-TCTT ngày 11/5/2022) | - Đối với các mã hàng được gộp từ các mã hàng khác nhau hoặc gộp vào từ một phần của một số mã hàng khác: Đề nghị bổ sung đánh giá tình hình cung cầu các sản phẩm này trong nước, từ đó đề xuất mức thuế suất thuế nhập khẩu phù hợp, đảm bảo tính khả thi, phù hợp với cam kết WTO, nguyên tắc ban hành biểu thuế suất thuế nhập khẩu, bảo đảm hài hòa lợi ích của doanh nghiệp sản xuất trong nước và người tiêu dùng | Bộ Tài chính tiếp thu và rà soát đảm bảo quy định các mức thuế suất thuế nhập khẩu đảm bảo tuân thủ cam kết WTO, nguyên tắc ban hành biểu thuế, thuế suất và đảm bảo tính khả thi. | |
|  | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (công văn số 3315/BNN-PC ngày 26/5/2022) | Tại Phụ lục II. Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo danh mục mặt hàng chịu thuế, Phần V Khoáng sản Chương 25, mã hàng 25.01. Muối (kể cả muối ăn và muối đã bị làm biến tính) và natri clorua tinh khiết, có hoặc không ở trong dung dịch nước hoặc có chứa chất chống đóng bánh hoặc chất làm tăng độ chẩy; nước biển) Đề nghị sửa lại mã 2501.00.93 thành 2501.00.92 | Hiện hành, mã HS của Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi được quy định theo Danh mục AHTN 2022, khi chuyển đổi từ AHTN 2017 sang AHTN 2022, mã hàng 2501.00.92 đã được gộp với một phần của mã HS 2501.00.99 tạo thành mã HS 2501.00.93. | |
| **b** | **Về mặt hàng thuốc lá thuộc nhóm 24.04** | | |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư (công văn số 3059/BKHĐT-TCTT ngày 11/5/2022) | Thống nhất quan điểm về việc bổ sung mặt hàng thuốc lá vì mặt hàng nhạy cảm cao, gây ảnh hưởng sức khỏe người tiêu dùng.  Đối với mặt hàng kẹo cao su có chứa nicotine, miếng dán nicotine (HS 2404.91, 2404.92, 2404.99) có thể được dùng để cai thuốc lá: Nếu đánh thuế nhập khẩu cao sẽ có khả năng gây tác động không tích cực đến người tiêu dùng, cũng như đi ngược lại nguyên tắc của Nhà nước trong phòng, chống tác hại của thuốc lá. Do vậy đề nghị rà soát, đánh giá kỹ tác dụng của mặt hàng kẹo cao su có chứa nicotine, miếng dán nicotine (HS 2404.91, 2404.92, 2404.99) đối với người tiêu dùng, từ đó đề xuất mức thuế suất thuế nhập khẩu phù hợp đối với mặt hàng này. | Nhóm 24.04 có các mã HS 2404.91, 2404.92, 2404.99 được mô tả là các các mặt hàng khác có chứa nicotine dùng để hấp thụ vào cơ thể người như miếng dán nicotine, kẹo cao su chứa nicotine nên tác dụng hỗ trợ cai nghiện thuốc lá và dành cho một số đối tượng nhất định theo chỉ định của Bác Sỹ là không rõ ràng. Ngoài ra, các sản phẩm chứa nicotine dùng để hấp thụ vào cơ thể người đa phần được chế biến từ lá thuốc lá được chiết xuất hoặc tinh chất sau đó loại bỏ các tạp chất, trải qua quá trình chế biến thành các sản phẩm như miếng dán nicotine, kẹo nhai nicotine, xịt nicotine...và có quan điểm cho rằng các sản phẩm này đều chứa nicotin nhưng với liều lượng thấp hơn thuốc lá sử dụng qua đường hít nên có thể tham gia vào quá trình gây nghiện bằng cách dùng cho người bình thường như ăn kẹo cao su, sau một thời gian sẽ dẫn đến mức gây nghiện cao hơn nên những người nay có thể chuyển sang dùng thuốc lá dạng hút. Đồng thời, việc dùng quá liều sản phẩm này cũng sẽ gây tác dụng phụ không mong muốn nên tác hại của các sản phẩm này tương tự thuốc lá hút nếu sử dụng thường xuyên và liên tục.  Do đó, Bộ Tài chính đề xuất giữ nguyên mức thuế suất 50% với các mặt hàng nhóm 24.04 như đã gửi xin ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, Hiệp hội |
|  | UBND tỉnh Đà Nẵng (công văn số 2652/UBND-HQĐNg ngày 17/5/2022) | Đề nghị Bộ Tài chính đổi tên hàng của nhóm 24.04 như sau: *“dùng cho nha khoa”* thành *“Loại dùng qua đường miệng”*; *“Dùng trong trị liệu qua da”* thành *“Loại thẩm thấu qua da”*. | Bộ Tài chính tiếp thu và hoàn thiện dự thảo Nghị định |
| ***c*** | ***Về giảm thuế nhập khẩu mặt hàng xăng dầu, xăng và chế phẩm của xăng*** | | |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư (công văn số 3059/BKHĐT-TCTT ngày 11/5/2022; công văn số 6242/BKHĐT-TCTT ngày 05/9/2022) | Đây là mặt hàng chiến lược, có tác động lớn đến nền kinh tế, đặc biệt trong bối cảnh tình hình thị trường xăng, dầu thế giới diễn biến phức tạp như hiện nay. Do vậy, đề nghị nghiên cứu đánh giá tình hình, năng lực sản xuất xăng dầu trong nước để đề xuất mức thuế mức thuế suất thuế nhập khẩu mặt hàng này, đảm bảo nguồn cung xăng dầu phục vụ nhu cầu trong nước và an ninh năng lượng quốc gia.  Bộ KHĐT đề nghị rà soát thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng VGO; đồng thời rà soát, đánh giá tác động thu NSNN khi giảm thuế nhập khẩu mặt hàng trên.  Trong bối cảnh giá xăng dầu thế giới biến động khó lường, ảnh hưởng đến giá cả xăng dầu trong nước, việc nghiên cứu điều chỉnh giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với các mặt hàng chế phẩm xăng là cần thiết. tuy nhiên, việc điều chỉnh, sửa đổi phải đảm bảo hài hòa lợi ích của Nhà nước, doanh nghiệp, người dân, đồng thời góp phần hỗ trợ doanh nghiệp khắc phục khó khăn, phục hồi sản xuất, kinh doanh. Bên cạnh đó, đề nghị Bộ Tài chính bổ sung tác động của việc điều chỉnh thuế suất MFN của mặt hàng này đối với việc đàm phán các Hiệp định FTA mới theo nguyên tắc có đi có lại. | Trên cơ sở tiếp thu ý kiến các đơn vị, Bộ Tài chính đề xuất mức thuế 10% đối với mặt hàng xăng, chế phẩm của xăng (HS 2710.12.2x, 2710.12.40; 2710.12.50; 2710.12.60; 2710.12.70; 2710.12.80; 2710.12.91; 2710.12.92; 2710.12.99). Đồng thời bổ sung đánh giá tác động về phương án điều chỉnh thuế suất đối với các mặt hàng này tại Báo cáo đánh giá tác động và Tờ trình Chính phủ và Thủ tươngs Chính phủ. |
|  | Bộ Công Thương (công văn số 2916/BCT-XNK ngày 30/5/2022) | Đề nghị xem xét 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 để doanh nghiệp có điều kiện đa dạng hóa nguồn cung, tránh bị các đối tác Hàn Quốc và ASEAN ép giá. |
|  | Đại sứ quán Hoa Kỳ | Phối hợp với Bộ Công Thương đánh giá việc bổ sung xăng E5 hiện tại bắt buộc trong xăng RON95.  Điều chỉnh các mức thuế suất đối với các sản phẩm phụ gia xăng dầu như nhiên liệu ethanol, MTBE và các hợp chất thơm nhằm đảm bảo tất cả các phụ gia có mức thuế suất như nhau và cạnh tranh đồng đều trên cùng sân chơi.  Điều chỉnh thuế Bảo vệ môi trường đối với xăng E5 RON92 dựa theo mức phát thải tương ứng so với xăng thông thường, ví dụ như xăng Ron95 và thiết lập một mức chênh lệch giá đủ để khuyến khích việc sử dụng nhiên liệu sinh học tại Việt Nam. |
|  | Hiệp hội xăng dầu Việt Nam (công văn số 426/HHXDVN-VP ngày 09/6/2022) | Hiệp hội kiến nghị Bộ Tài chính nghiên cứu điều chỉnh giảm thuế suất MFN đối với mặt hàng xăng động cơ, không pha chì từ mức 20% xuống mức 8% (bằng mức thuế suất FTA). Có như vậy mới thực chất góp phần đa dạng hóa nguồn cung xăng dầu, tránh phụ thuộc quá lớn vào nguồn nhập khẩu từ Hàn Quốc và ASEAN, đặc biệt là việc đảm bảo nguồn hàng trong trường hợp nguồn cung từ các Nhà máy lọc dầu trong nước không đáp ứng đủ nhu cầu tiêu thụ. Trường hợp cần thiết đảm bảo mức chênh lệch phù hợp với mức thuế suất theo các FTA mà Việt Nam đã ký kết và đảm bảo dư địa đàm phán các Hiệp định FTA mới thì Bộ Tài chính có thể cân nhắc giảm thuế MFN đối với xăng động cơ, không pha chì xuống mức 10%. Ngoài ra, Hiệp hội cũng kiến nghị Bộ Tài chính trình Chính phủ điều chỉnh thuế MFN mặt hàng DO từ mức 7% xuống mức 3% để tương đương mức giảm thuế mặt hàng xăng và cũng có tác dụng tương tự như mặt hàng xăng | Ngày 8/8/2022, Chính phủ ban hành Nghị định số 51/2022/NĐ-CP, trong đó đã điều chỉnh mức thuế suất thuế nhập khẩu mặt hàng xăng động cơ không pha chì xuống 10% |
| ***d*** | ***Về mặt hàng Ethanol*** | | |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư (công văn số 6242/BKHĐT-TCTT ngày 05/9/2022) | Việc điều chỉnh mức thuế suất cần đảm bảo dư địa cho việc đàm phán các FTA mới nói chung và đàm phán FTA với Hoa Kỳ nói riêng cũng như nhất quán trong việc thực hiện nguyên tắc điều chỉnh thuế suất, phù hợp với các cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên | Bộ Tài chính tiếp thu và hoàn thiện dự thảo Nghị định. Trong đó, đã bổ sung làm rõ tác động của phương án điều chỉnh trong Báo cáo đánh giá tác động và dự thảo Tờ trình Chính phủ. |
| ***đ*** | ***Về mặt hàng lốp ô tô*** | | |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư (công văn số 3059/BKHĐT-TCTT ngày 11/5/2022) | Về mặt hàng lốp ô tô mã số 4011.20.10: Đây là mặt hàng trong nước đã sản xuất được theo Thông tư số 05/2021/TT-BKHĐT ngày 17/8/2021 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư. Do vậy, đề nghị bổ sung đánh giá tác động của chính sách thuế đối với các doanh nghiệp trong nước cung ứng sản phẩm này; từ đó đề xuất mức thuế suất thuế nhập khẩu phù hợp đối với mặt hàng lốp ô tô mã số 4011.20.10. | Bộ Tài chính tiếp thu và hoàn thiện dự thảo Nghị định |
| ***e*** | ***Về mặt hàng kính ô tô*** | | |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư (công văn số 3059/BKHĐT-TCTT ngày 11/5/2022 | - Mặt hàng kính tôi nhiệt an toàn có mã số theo biểu thuế nhập khẩu thuộc nhóm 7007 với mô tả kỹ thuật "là loại kính cường lực chịu lực cao, độ bên va đập gấp 5-8 lần, độ bền sốc nhiệt cao gấp 3 lần so với kính thường" là sản phẩm được Công ty cổ phần kính Viglacera Đáp Cầu đăng ký với Bộ Kế hoạch và Đầu tư sản xuất theo tiêu chuẩn TCVN 7455:2013 (STT 72 Phụ lục III, Thông tư 05/2021/TT-BKHĐT). Sản phẩm này chỉ được sử dụng cho lĩnh vực xây dựng, không sử dụng được làm kính an toàn cho xe ô tô.  - Mặt hàng kính an toàn, kính dán an toàn (mã HS 7007.21.10) ứng dụng cho ngành công nghiệp ô tô đã được sản xuất trong nước với một số loại như sau:  + Sản phẩm kính do Công ty TNHH MTV sản xuất kính ô tô Chu Lai -  Trường Hải sản xuất. Đạt tiêu chuẩn ECE R43 và quy chuẩn QCVN 32:2017/BGTVT. Dành cho các loại xe: xe tải Forland, xe tải Foton, xe tải Kia, xe tải THACO, xe tải CNHTC, xe tải Hoa Mai, xe tải ISUZU (trừ kính chắn gió); xe bus do THACO sản xuất, xe bus IVECO Daily M2, xe bus Mercedes- Benz 120S.  + Sản phẩm kính do Công ty TNHH sản xuất và thương mại Hải Long sản  xuất. Đạt tiêu chuẩn TCVN 6758:20152. Bao gồm: kính chắn gió, kính cửa, kính hậu dành cho xe tải do Công ty TNHH ô tô Chiến Thắng và Công ty TNHH ô tô Hoa Mai sản xuất, lắp ráp.  Do vậy, để nghị Quý Bộ căn cứ nội dung nêu trên, xem xét rà soát, chỉnh sửa nội dung tại chương 98 cho phù hợp. | Tại điểm b khoản 1 Điều 4 Quyết định số 229/QĐ-TTg ngày 04/2/2016 quy định: *“b) Đối với các loại phụ tùng, linh kiện động cơ, hộp số, cụm truyền động, các loại phụ tùng, linh kiện sản xuất trong nước đáp ứng được yêu cầu về chất lượng và số lượng: Áp dụng thuế nhập khẩu ở mức trần các cam kết thuế quan mà Việt Nam đã tham gia theo quy định. Áp dụng mức thuế nhập khẩu ưu đãi MFN ở mức trần cam kết đối với các dòng xe ưu tiên và các dòng xe trong nước đã sản xuất được, phù hợp với Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam. Đối với các FTA khác thực hiện theo đúng cam kết.”*  Thực hiện Quyết định số số 229/QĐ-TTg ngày 04/2/2016, các mặt hàng được liệt kê tại nhóm 98.45 có mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi riêng ở mức cao nhất để bảo hộ doanh nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô trong nước phát triển.  Theo Bộ KH&ĐT, mặt hàng tôi nhiệt an toàn (mã HS 7007.11.00) trong nước đã sản xuất được nhưng chỉ được sử dụng cho lĩnh vực xây dựng, không sử dụng được làm kính an toàn cho xe ô tô, như vậy hiện tại trong nước chưa sản xuất được kính tôi nhiệt an toàn cho xe ô tô, đồng thời đối với mặt hàng kính dán an toàn (mã HS 7007.21.10), trong nước chỉ sản xuất được loại dùng cho xe tải và xe khách.  Do đó, để tránh vướng mắc khi thực hiện, Bộ tài chính đề xuất bỏ nhóm kính tôi nhiệt an toàn tại nhóm 98.45 và sửa lại mô tả nhóm kính dán an toàn 87.05 (nhóm xe chở người từ 9 chỗ ngồi trở xuống và nhóm xe chuyên dùng), |
| ***f*** | ***Về mặt hàng nhựa polypropylene (PP) và propan (nguyên liệu để sản xuất PP)*** | | |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư (công văn số 3059/BKHĐT-TCTT ngày 11/5/2022) | Mặt hàng nhựa Polypropylene - PP có hàm lượng Comonomer đến 5% (phân nhóm 3902.10) và hàm lượng Comonomer trên 5% (phân nhóm 3902.30) đã được Công ty TNHH hóa chất Hyosung Vina sản xuất và cung cấp cho thị trường.  Mặt hàng propan (mã HS 2711.12.00) đã được Công ty cổ phần Vật tư thiết bị dầu khí Việt Nam sản xuất và cung ứng cho thị trường. sản phẩm này đạt quy chuẩn QCVN8:2019/BKCN – Quy chuẩn quốc gia về khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG)  Theo đó, Bộ KH&ĐT đề nghị bổ sung đánh giá tình hình cung ứng và sản xuất và sản xuát trong nước của hai mặt hàng trên , từ đó, đề xuất chính sách thuế phù hợp, đảm bảo nguyên tắc ban hành biểu thuế, thuế suất và hỗ trợ sản xuất trong nước. | Theo thông tin Bộ Công Thương cung cấp, trong nước có một số dự án sản xuất PP đã đi vào hoạt động gồm: Nhà máy lọc hóa dầu Dung Quất (công suất 150.000 tấn/năm), Nhà máy Nghi Sơn (công suất 400.000 tấn/năm), Nhà máy Hyosung (công suất 600.000 tấn/năm). Một số dự án PP đang trong giai đoạn đầu tư như Nhà máy Long Sơn (công suất 420.000 tấn/năm) dự kiến hoàn thành trong năm 2022, Công ty Nhựa Phú Mỹ (công suất 300.000 tấn/năm). Hiện nay, sản xuất PP trong nước vẫn chưa đáp ứng đủ nhu cầu. Theo đó, việc đặt vấn đề tăng thuế nhập khẩu MFN mặt hàng PP trong bối cảnh Việt Nam vẫn đang phải nhập khẩu nguyên liệu PP phục vụ cho ngành công nghiệp nhựa, gây khó khăn cho ngành nhựa trong nước, đồng thời làm tăng giá cả của nhiều mặt hàng thiết yếu, sinh hoạt của người dân. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất giữ nguyên thuế suất thuế nhập khẩu MFN mặt hàng PP. |
| g | Về đề xuất bổ sung một số mặt hàng vào nhóm 98.49 | | |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư (công văn số 6242/BKHĐT-TCTT ngày 05/9/2022) | Đối với các mặt hàng là nguyên liệu, vật tư, tiêu hao hoặc bộ phận linh kiện điện tử của xe ô tô : Bộ KHĐT đề nghị rà soát lại phạm vi hàng hóa của nhóm này do hiện nay, một số bộ phận của linh kiện điện tử, ống cao su chịu áp lực cao, có tính chất đặc thù về kĩ thuật... trong nước chưa sản xuất được.  Đối với máy điều hòa không khí loại dùng cho xe Kia Morning, Cerato, Sedona và loại dùng cho xe ô tô của THACO trong nước đã sản xuất được, tuy nhiên, một số linh kiện ô tô không thể lắp chung, lắp lẫn giữa các dòng xe, hãng xe khác nhau, theo đó, Bộ KHĐT đề nghị tham khảo thêm ý kiến của Bộ Công Thương và VAMA về vấn đề này.  Trong nước đã sản xuất được “loa ô tô loại đơn, đã lắp ráp vào vỏ loa” có thông số kỹ thuật “Tiêu chuẩn Ford, cho xe Ranger đời 2021”, do đó, Book KHĐT đề nghị rà soát lại nội dung bổ sung mặt hàng loa chưa lắp ráp vào trong vỏ loa vào nhóm 98.49. | - Đối với các mặt hàng là nguyên liệu, vật tư, tiêu hao hoặc bộ phận linh kiện điện tử của xe ô tô: Hiện nay, mặc dù một số bộ phận của linh kiện điện tử, ống cao su chịu lực cao, có tính chất đặc thù về kĩ thuật,... trong nước chưa sản xuất được nhưng đây là các mặt hàng khó xác định được số lượng khi sử dụng để sản xuất, lắp ráp xe ô tô và đây cũng là các mặt hàng có thể sử dụng lẫn cho nhiều mục đích khác nhau trong sản xuất, theo đó, nếu đưa vào nhóm 98.49 có thể gây khó khăn cho cơ quan hải quan trong quá trình thực hiện thông quan, kiểm tra, giám sát. Do đó, để đơn giản biểu thuế, hạn chế gian lận thương mại, đảm bảo trong quá trình thực hiện, Bộ Tài chính đề xuất không đưa nội dung nhóm này vào nhóm 98.49 như phương án tại công văn số 8437/BTC-CST.  - Đối với mặt hàng máy điều hòa không khí cho ô tô: Hiện nay trong nước đã sản xuất được mặt hàng điều hòa không khí áp dụng cho một số chủng loại xe ô tô, mặt dù một số linh kiện ô tô không lắp chung, lắp lẫn giữa các dòng xe nhưng việc duy trì mức thuế suất chênh lệch sẽ khuyến khích các doanh nghiệp trong nước đầu tư sản xuất, nâng cao tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô.  - Đối với mặt hàng loa chưa lắp ráp vào trong vỏ loa: Trên cơ sở ý kiến của Bộ KHĐT, trong nước mới sản xuất được “loa ô tô loại đơn, đã lắp ráp vào vỏ loa”, loại loa chưa lắp ráp vào vỏ loa trong nước chưa sản xuất được, Bộ Tài chính đề xuất bổ sung mặt hàng loa chưa lắp vào vỏ loa vào nhóm 98.49 do mặt hàng này trong nước chưa sản xuất được |
| h | Về mức độ rời rạc của ô tô nhập khẩu | | |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư (công văn số 6242/BKHĐT-TCTT ngày 05/9/2022) | Để đảm bảo phù hợp với danh mục AHTN 2022, đồng thời đảm bảo tính chặt chẽ của văn bản quy phạm pháp luật, lợi ích của doanh nghiệp và Nhà nước, đề nghị Bộ Tài chính nghiên cứu ban hành quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu; phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô tại dự thảo Nghị định và bổ sung thêm điều khoản chuyển tiếp trong khoảng thời gian từ ngày 01/10/2022 đến thời điểm Nghị định này có hiệu lực và đảm bảo không để khoảng trống pháp lý. | Bộ Tài chính đề xuất kế thừa nội dung về mức độ rời rạc của Bộ KH&CN tại Điều 1 Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN để quy định vào dự thảo Nghị định này thay cho việc dẫn chiếu thực hiện theo quy định về độ rời rạc của Bộ KH&CN như hiện nay. 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 tỷ lệ nội địa hóa với ô tô, Bộ Tài chính sẽ báo cáo Chính phủ sửa đổi quy định liên quan cho phù hợp.  Bộ Tài chính đề xuất sửa dẫn chiếu 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 để đảm bảo thống nhất trong thực hiện. Đồng thời, Bộ Tài chính đề xuất bãi bỏ khoản 3 Điều 3 Nghị định số 57/2020/NĐ-CP về giao Bộ KH&CN chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ GTVT, Bộ KH&ĐT 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.  Về hiệu lực của Thông tư số 11/2022/TT-BKHCN, đây là Thông tư do Bộ KHCN ban hành, theo đó, Bộ Tài chính đã có công văn số 9049/BTC-CST gửi Bộ KHCN về vấn đề hiệu lực liên quan đến mức độ rời rạc của Thông tư. |
|  | VAMA | Nội dung quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu là quy định rất cần thiết để làm tiêu chuẩn áp thuế linh kiện cho xe ô tô, theo đó, VAMA nhất trí với đề xuất của Bộ Tài chính. Đồng thời, VAMA mong muốn được có hướng dẫn thực hiện trong khoảng thời gian từ ngày Thông tư số 11/2022/TT-BTC có hiệu lực (1/10/2022) mà chưa có quy định bổ sung, thay thế nào khác về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu. |
|  | Công ty cổ phần Thành Công (công văn số 16/2022/CV-TCG) | Theo công ty, việc quy định mức độ rời rạc vào nội dung dự thảo Nghị định là cần thiết để đảm bảo tính liên tục, tính kế thừa của quy định pháp luật. Đồng thời, công ty đề nghị có quy định chuyển tiếp trong phần tổ chức thực hiện. |
|  | Công ty Thaco (công văn số 37/2022/CV-THACO AUTO ngày 14/9/2022) | Công ty đề nghị bỏ nội dung quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu tại dự thảo Nghị định | Hiện nay, quy định về mức độ rời rạc đối với bộ linh kiện ô tô nhập khẩu quy định tại các văn bản của Bộ KHCN đang là một trong các điều kiện để được áp dụng chính sách ưu đãi thuế nhập khẩu đối với ngành sản xuất, lắp ráp ô tô được quy định tại các Nghị định của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, bao gồm: (i) Là điều kiện để xác định phân loại bộ linh kiện CKD theo từng linh kiện, chi tiết hay theo xe nguyên chiếc; (ii) Là điều kiện để xác định doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô được áp dụng mức thuế suất ưu đãi 0% đối với linh kiện, phụ tùng ô tô trong nước chưa sản xuất được theo Chương trình ưu đãi thuế để sản xuất, lắp ráp xe ô tô.  Việc bãi bỏ các văn bản quy phạm pháp luật về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô cũng sẽ đồng thời bãi bỏ các quy định về mức độ rời rạc đối với bộ linh kiện ô tô nhập khẩu quy định tại các văn bản này, trong khi các quy định về độ rời rạc đang là một trong các điều kiện để được áp dụng chính sách ưu đãi thuế nhập khẩu đối với ngành sản xuất, lắp ráp ô tô được quy định tại các Nghị định về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đang có hiệu lực thi hành.  Về dài hạn, việc không có quy định điều kiện về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu 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, hoặc các cụm linh kiện đã lắp ráp, hoàn thiện; không khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư dây chuyền, thiết bị để gia tăng tỷ lệ nội địa hóa trong nước. Theo đó, để tránh vướng mắc trong thời gian tới đây, đảm bảo mục tiêu thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô trong nước phát triển theo đúng định hướng đề ra, tạo công ăn việc làm cho người lao động và đảm bảo công bằng đối với các doanh nghiệp đã đầu tư dây chuyền sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước để đáp ứng điều kiện về mức độ rời rạc, Bộ Tài chính đã đề xuất phương án kế thừa nội dung về mức độ rời rạc của Bộ KHCN tại Điều 1 Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN để quy địnhvào dự thảo Nghị định này thay cho việc dẫn chiếu thực hiện theo quy định về độ rời rạc của Bộ KHCN như hiện nay. |
| i. | Về thuế suất thuế xuất khẩu mặt hàng viên nén gỗ | | |
|  | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (Công văn số 6142/BNN-TC ngày 16/9/2022) | Đề nghị áp dụng mức thuế suất thuế xuất khẩu 0% đối với mùn cưa và phế liệu gỗ đóng thành dạng bánh, khúc, viên hoặc các dạng tương tự (HS 4401.31.00, 4401.39.00), than làm từ mùn cưa (HS 4402.90.90.20); 5% đối với mùn cưa và phế liệu gỗ, chưa đóng thành khối (HS 4401.40.00) | Trên cơ sở ý kiến các đơn vị, Bộ tài chính giữ nguyên mức thuế suất thuế xuất khẩu 0% đối với các mặt hàng viên gỗ, mùn cưa, phế liệu gỗ (mã HS 4401.31.00, 4401.39.00, 4401.40.00) và áp dụng mức thuế suất 5% đối với mã HS 4402.90.90, đồng thời, gộp mã 10 số để thực hiện theo đúng Danh mục AHTN 2022 (không tách thành mã 10 số như hiện nay) |
|  | Hiệp hội gỗ và Lâm sản Việt Nam | Hiệp hội gỗ và Lâm sản đề nghị giữ nguyên mức thuế suất thuế xuất khẩu mặt hàng viên gỗ thông thường như hiện hành và áp dụng mức thuế suất thuế xuất khẩu 0% đối với viên nén gỗ đen do viên nén gỗ là một trong số ít những nguồn cung cấp năng lượng sạch có khả năng tái tạo, góp phần thay thế nhiên liệu hóa thạch, giảm phát thải khí nhà kính |
|  | VCCI | Đề nghị cân nhắc phương án điều chỉnh thuế suất xuất khẩu đối với viên gỗ nén và viên than gỗ về mức 2% hoặc 0%. |
| **3.** | **Ý kiến tham gia khác** | | |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư (công văn số 6242/BKHĐT-TCTT ngày 05/9/2022) | Chương 98 của Nghị định số 57/2020/NĐ-CP quy định mặt hàng lốp loại bơm hơi đã qua sử dụng thuộc danh mục các mặt hàng linh kiện ô tô nhập khẩu để thực hiện chương trình ưu đãi thuế. tuy nhiêm, hiện nay, theo Thông tư số 05/2021/TT-BKHĐT, các doanh nghiệp trong nước đã sản xuất được các loại lốp cho xe ô tô. Do đó, đề nghị bỏ hàng hóa nối trên khỏi nhóm 98.49 | Bộ Tài chính tiếp thu và bỏ mặt hàng lốp loại bơm hơi đã qua sử dụng khỏi nhóm 98.49 |
|  | Hiệp hội doanh nghiệp cơ khí Việt Nam (VAMI) (công văn số 29-2022/VAMI ngày 09/5/2022) | Để phát triển xe ô tô điện để thay thế xe ô tô dùng nhiên liệu hóa thạch, 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 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 HA 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%. | Để phát triển dòng xe ô tô thân thiện với môi trường, tại 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 thực hiện sản xuất ô tô xe 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. Việc đề xuất chỉ giảm thuế nhập khẩu MFN trong vòng 02 năm sẽ không có tác dụng đối với việc phát triển ngành xe điện tại Việt Nam mà còn gây khó khăn cho công tác quản lý của Việt Nam, do doanh nghiệp sẽ lợi dụng chính sách giảm thuế 0% để nhập khẩu ồ ạt vào Việt Nam mà không đầu tư sản xuất, nhà máy, cơ sở hạ tầng để phát triển bền vững. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất giữ nguyên như quy định hiện hành |
|  | Hội nhôm thanh định hình Việt Nam (công văn số 23/CV-VAA ngày 10/5/2022) | Hiện nay, để chế biến sản phẩm thanh nhôm định hình mã HS 76.04 từ nhôm nguyên liệu chưacần trải qua quá trình chuyển đổi phức tạp, theo đó, đề nghị giảm thuế xuất khẩu đối với các sản phẩm từ nhôm dạng thanh, que hình nhóm 76.14 từ 5% về 0% | Theo quy định tại Biểu khung thuế xuất khẩu ban hành kèm theo Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu thì mặt hàng nhôm dạng thanh, que hình thuộc nhóm 76.04 có khung thuế suất 5%-40%. Do đó, mức thuế xuất khẩu 5% như hiện nay là mức thấp nhất theo Biểu khung thuế xuất khẩu do Quốc hội ban hành, việc điều chỉnh thuế xuất khẩu thấp hơn mức 5% thuộc thẩm quyền của Quốc hội. Do đó, Bộ tài chính đề xuất giữ nguyên như quy định hiện hành. |
|  | Công ty Vinacomin (công văn số 390/VTTC-XNK1 ngày 16/5/2022) | Đề nghị Bộ Tài chính xem xét điều chỉnh thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng lốp đặc chủng mã HS 4011.80.29 về mức 0% để khuyến khích doanh nghiệp nhập khẩu mặt hàng từ các nguồn hàng chất lượng cao, tăng tính cạnh tranh. | Năm 2021, Bộ Tài chính nhận được kiến nghị của Công ty Vinacomin về việc điều chỉnh thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng lốp xe tải đặc chủng thuộc mã số HS 4011.80.29 (thuế suất thuế nhập khẩu MFN là 20%) bằng với thuế nhập khẩu MFN của mặt hàng lốp xe ô tô tải chở hàng thuộc mã HS 4011.20.90 (thuế suất thuế nhập khẩu MFN là 10%) do có bản chất và tính năng kỹ thuật tương tự. Để hỗ trợ cho các doanh nghiệp, Bộ Tài chính đã trình Chính phủ giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng lốp xe đặc chủng mã HS 4011.80.29 từ 20% xuống 10% để thống nhất với nhóm lốp xe ô tô khách, ô tô chở hàng có chiều rộng trên 450mm.  Theo đó, ngày 15/11/2021 Chính phủ ban hành Nghị định số 101/2021/NĐ-CP, trong đó đã giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN đối với mặt hàng lốp xe đặc chủng mã HS 4011.80.29 từ 20% xuống 10%. Việc giảm thuế suất thuế nhập khẩu MFN đã góp phần khuyến khích các doanh nghiệp mở rộng thị trường nhập khẩu để có sản phẩm chất lượng với giá thành cạnh tranh hơn, tránh phụ thuộc vào một thị trường, góp phần giảm chi phí đầu vào cho ngành khai khoáng. Vì vậy, Bộ tài chính đề xuất giữ nguyên mức thuế suất thuế nhập khẩu MFN như tại Nghị định số 101/2021/NĐ-CP. |
|  | UBND tỉnh Đăk Nông (công văn số 2714/UBND-KTTH ngày 24/5/2022) | Hiện nay, nhà lắp ghép trồng cây không được gắn với thiết bị cơ khí hoặc thiết bị nhiệt dùng cho sản xuất nông nghiệp được chi tiết riêng tại chương 98, có thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi 5% còn loại có gắn thiết bị cơ khí, thiết bị nhiệt không được chi tiết tại Chương 98 là chưa phù hợp với thực tiễn do các nhà lắp ghép cây trồng đều gắn với thiết bị cơ khí hoặc thiết bị nhiệt. Theo đó, đề nghị bổ sung nhà lắp ghép trồng cây có gắn với thiết bị cơ khí hoặc thiết bị nhiệt vào chương 98 với mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi 0% giống với loại không gắn với thiết bị cơ khí, thiết bị nhiệt. | Hiện hành, mặt hàng nhà lắp ghép trồng cây bằng sắt hoặc thép được gắn thiết bị cơ khí hoặc thiết bị nhiệt thuộc mã HS 9406.90.11, thuế nhập khẩu MFN là 3%; loại không gắn thiết bị cơ khí hoặc thiết bị nhiệt có mã HS 9406.90.30, thuế nhập khẩu MFN là 15%. Tuy nhiên, loại nhà lắp ghép có thể dùng cho nhiều mục đích khác nhau như nhà ở (hiện rất phổ biến) hoặc nhà xưởng sản xuất hay dùng cho mục đích nông nghiệp. Đối với mục đích nông nghiệp là ngành nghề đang khuyến khích đầu tư thì mức 15% là cao nên để khuyến khích hoạt động sản xuất nông nghiệp, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi hiện hành đã chi tiết riêng mặt hàng nhà lắp ghép trồng cây bằng sắt hoặc thép dùng cho sản xuất nông nghiệp tại mã HS 9841.20.00 với mức thuế thuế nhập khẩu ưu đãi riêng là 5%.  Đối với mặt hàng nhà lắp ghép trồng cây có gắn thiết bị cơ khí đang được áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu 3%, thấp hơn mức 5% đối với loại nhà lắp ghép trồng cây dùng trong sản xuất nông nghiệp nêu trên nên đây là mức hợp lý, không cần thiết chi tiết riêng sang chương 98 hay giảm xuống 0% như kiến nghị của UBND tỉnh Đắc Nông. Mặt khác, hiện nay các thiết bị cơ khí, thiết bị nhiệt gắn với nhà lắp ghép (ví dụ như điều hòa) đều là các thiết bị trong nước đã sản xuất được và có giá trị khá lớn. Theo đó, có thể có tình trạng doanh nghiệp lợi dụng việc nhập khẩu nhà lắp ghép để nhập khẩu các thiết bị cơ khí, thiết bị nhiệt này. Do đó, Bộ Tài chính đề xuất không điều chỉnh mặt hàng trên như kiến nghị của UBND tỉnh Đắc Nông để tránh việc doanh nghiệp gian lận, lợi dụng nhập khẩu thiết cơ khí, thiết bị nhiệt gắn với nhà lắp ghép với mức thuế suất thấp. |
|  | VAMA | - Đề nghị bãi bỏ nhóm 98.45 tại Chương 98 do hầu hết các mặt hàng tại nhóm này trong nước đã sản xuất được.  - Đề nghị xem xét lại mã HS của mặt hàng ECU điều khiển động cơ.  - Đề nghị làm rõ nguyên tắc áp dụng thuế suất của Bộ linh kiện cho sản xuất lắp ráp xe ô tô nhóm 98.21 | - Về đề nghị bãi bỏ nhóm 98.45: Hiện nay, nhóm 98.45 gồm nhiều mặt hàng trong nước chưa sản xuất được, cần được bảo hộ, theo đó, Bộ Tài chính đề xuất giữ nguyên như hiện hành.  - Đề nghị xem xét lại mã HS của mặt hàng ECU điều khiển động cơ: Bộ tài chính đã sửa lại mô tả của mặt hàng này tại nhóm 98.49: “Engine ECU và các bộ điều khiển khác, được sử dụng cho xe có động cơ”.  Đề nghị làm rõ nguyên tắc áp dụng thuế suất của Bộ linh kiện cho sản xuất lắp ráp xe ô tô nhóm 98.21: Bộ Tài chính đề xuất sửa lại nội dung điểm b.5 khoản 2 Chương 98 dự thảo Nghị định như sau:  *“Doanh nghiệp nhập khẩu bộ linh kiện rời đồng bộ hoặc không đồng bộ của xe ô tô được phân loại và áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi theo từng linh kiện, phụ tùng ghi tại 97 chương thuộc mục I phụ lục II hoặc lựa chọn áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi theo linh kiện, phụ tùng ghi tại Chương 98.21 hoặc mã hàng và mức thuế suất thuế nhập khẩu của xe nguyên chiếc. Trường hợp doanh nghiệp lựa chọn cách tính thuế theo từng linh kiện, phụ tùng ô tô hoặc nhóm 98.21 thì phải đáp ứng các điều kiện theo quy định tại điểm b.5.1 và điểm b.5.2 khoản này”.* |

1. Động cơ và chi tiết động cơ; Hệ thống bôi trơn; Hệ thống làm mát; Hệ thống cung cấp nhiên liệu; Khung - thân vỏ - cửa xe; Hệ thống treo; Bánh xe; Hệ thống truyền lực; Hệ thống lái; Hệ thống phanh; Linh kiện điện - điện tử; Hệ thống chiếu sáng và tín hiệu; Hệ thống xử lý khí thải ô tô; Linh kiện nhựa cho ô tô; Linh kiện cao su, vật liệu giảm chấn; Kính chắn gió, cần gạt nước, ghế xe. [↑](#footnote-ref-1)