

Số: 9049/BTC-CST

Hà Nội, ngày 12 tháng 9 năm 2022

*V/v quy định về độ rời rạc
của linh kiện ô tô nhập khẩu*

Kính gửi: Bộ Khoa học và Công nghệ.

Bộ Tài chính nhận được Thông tư số 11/2022/TT-BKHCN ngày 10/8/2022 của Bộ Khoa học và Công nghệ (KHCN) về bãi bỏ các văn bản quy phạm pháp luật do Bộ trưởng Bộ KHCN ban hành quy định về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô. Về việc này, Bộ Tài chính xin trao đổi với Bộ KHCN như sau:

1. Sự cần thiết và căn cứ pháp lý đối với quy định về độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu

Liên quan đến việc bãi bỏ các văn bản về độ rời rạc nêu trên, Bộ Tài chính đã có công văn số 12272/BTC-CST ngày 26/10/2021 tham gia ý kiến với Bộ KHCN và công văn số 3560/BTC-CST ngày 19/4/2022 gửi Văn phòng Chính phủ (VPCP), trong đó nêu rõ về cần thiết phải có quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô để làm căn cứ cho việc thực hiện chính sách ưu đãi thuế nhập khẩu đối với bộ linh kiện ô tô đồng bộ hoặc không đồng bộ nhập khẩu và thực hiện Chương trình ưu đãi thuế đối với linh kiện sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước theo các Nghị định của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, cụ thể như sau:

Thứ nhất, quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu đang là căn cứ để thực hiện chính sách thuế đối với bộ linh kiện CKD

Để khuyến khích doanh nghiệp tham gia sản xuất, lắp ráp ô tô, pháp luật thuế xuất nhập khẩu quy định bộ linh kiện CKD của xe ô tô nhập khẩu được phân loại theo xe nguyên chiếc hay từng linh kiện, phụ tùng căn cứ theo mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu do Bộ KHCN quy định. Quy định này đã được áp dụng từ sau khi Việt Nam gia nhập WTO đến nay.

Cụ thể, tại các 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 quy định tại Nghị định số 122/2016/NĐ-CP ngày 01/9/2016 được sửa đổi, bổ sung bởi các Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017, Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 thì doanh nghiệp nhập khẩu bộ linh kiện CKD của ô tô nếu đảm bảo điều kiện sản xuất, lắp ráp ô tô theo quy định và đáp ứng độ rời rạc tối thiểu theo quy định của Bộ KHCN hoặc đáp ứng về tổng trị giá của các linh kiện nhập khẩu chưa đảm bảo mức độ rời rạc không vượt quá 10% tổng trị giá của các linh kiện để sản xuất, lắp ráp ô tô thì được phân loại và áp dụng thuế suất thuế nhập khẩu theo từng linh kiện, phụ tùng, trường hợp không đáp ứng được quy định về mức độ rời rạc sẽ được phân loại và áp dụng thuế suất theo xe ô tô nguyên chiếc (có mức thuế suất cao hơn).

Thứ hai, quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu đang là căn cứ cho việc thực hiện Chương trình ưu đãi thuế để sản xuất, lắp ráp xe ô tô được thực hiện ổn định từ năm 2018 đến nay

Thời gian qua, để hỗ trợ các doanh nghiệp ô tô mở rộng sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam, Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 của Chính phủ đã bổ sung Chương trình ưu đãi thuế đối với linh kiện ô tô nhập khẩu để sản xuất, lắp ráp xe trong nước (áp dụng trong 5 năm kể từ năm 2018). Theo đó, doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô được áp dụng thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi 0% đối với linh kiện nhập khẩu trong nước chưa sản xuất được theo Chương trình ưu đãi thuế sản xuất, lắp ráp ô tô (mức ưu đãi cao nhất về thuế nhập khẩu đối với sản xuất, lắp ráp ô tô) hoặc được phân loại bộ linh kiện CKD của ô tô nhập khẩu theo từng linh kiện, phụ tùng (có mức thuế trung bình của bộ linh kiện từ 12% đến 14% thay cho việc phân loại vào xe ô tô nguyên chiếc) nếu đáp ứng được các điều kiện, trong đó có điều kiện về độ rời rạc tối thiểu theo quy định của Bộ KHCN. Trường hợp không đáp ứng điều kiện về độ rời rạc tối thiểu thì phân loại theo xe nguyên chiếc.

Các quy định trên đã góp phần khuyến khích các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô trong nước tăng tỷ lệ nội địa hóa, nâng cao sức cạnh tranh với xe nhập khẩu, thúc đẩy ngành ô tô trong nước phát triển theo định hướng của Đảng và Nhà nước, tạo điều kiện thu hút đầu tư của các doanh nghiệp, nhất là các doanh nghiệp FDI. Qua đó, tạo công ăn việc làm cho người lao động và nguồn thu cho NSNN. Nhiều doanh nghiệp đã đầu tư dây chuyền sản xuất lắp ráp ô tô để đảm bảo mức độ rời rạc theo quy định để được áp dụng chính sách ưu đãi này. Tại Nghị định số 101/2021/NĐ-CP ngày 15/11/2021 (sửa đổi, bổ sung Nghị định số 57/2020/NĐ-CP và Nghị định số 122/2016/NĐ-CP), Chính phủ cũng đã đồng ý kéo dài thời hạn áp dụng Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước đến hết năm 2027.

Thứ ba, về căn cứ pháp lý

Khoản 3 Điều 3 Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ đã giao: “*Bộ Khoa học và Công nghệ chủ trì phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư và các cơ quan liên quan rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu, đảm bảo phù hợp với thực tế*”. Đây cũng là căn cứ để Bộ KHCN xây dựng quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu theo nhiệm vụ được Chính phủ giao.

2. Sự bất cập và khoảng trống pháp lý khi Thông tư số 11/2022/TT-BKHCN ngày 10/8/2022 của Bộ KHCN có hiệu lực thi hành (từ ngày 01/10/2022)

Việc đặt vấn đề bỏ quy định về mức độ rời rạc nêu trên có thể dẫn đến tình trạng các doanh nghiệp sẽ nhập khẩu bộ linh kiện ô tô đồng bộ nhưng có mức độ rời rạc thấp, không khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư dây chuyền, thiết bị để gia tăng tỷ lệ nội địa hóa trong nước; đồng thời, sẽ phát sinh vướng mắc cho quá trình thực hiện vì quy định về mức độ rời rạc đang là căn cứ cho việc hiện một số chính sách thuế nhập khẩu liên quan đến ngành công nghiệp ô tô đang được quy định tại các Nghị định của Chính phủ.

Theo đó, tại công văn số 12272/BTC-CST nêu trên, Bộ Tài chính cũng đã có ý kiến với Bộ KHCN là việc bãi bỏ quy định về mức độ rời rạc sẽ phát sinh vướng mắc, tạo khoảng trống pháp lý trong quá trình thực hiện phân loại bộ linh kiện CKD và Chương trình ưu đãi thuế khi Chính phủ chưa ban hành Nghị định thay thế hay sửa đổi

nội dung này. Đồng thời, tại công văn số 3560/BTC-CST nêu trên, Bộ Tài chính đã đề nghị VPCP báo cáo Thủ tướng Chính phủ đề nghị Bộ KHCN tiếp tục thực hiện theo đúng nhiệm vụ Chính phủ giao tại Khoản 3 Điều 3 Nghị định số 57/2020/NĐ-CP nêu trên trong việc rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định về mức độ rời rạc, đảm bảo đồng bộ với Nghị định số 116/2017/NĐ-CP ngày 17/10/2017 của Chính phủ quy định về điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 17/2020/NĐ-CP ngày 5/2/2020) cũng như Chiến lược phát triển ngành Công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014.

Tuy nhiên, Bộ KHCN đã ban hành Thông tư số 11/2022/TT-BKHCN bãi bỏ Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCN ngày 01/10/2004 của Bộ KHCN về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô; Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN ngày 11/5/2005 về việc sửa đổi, bổ sung Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCN ngày 01/10/2004 và Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN ngày 12/3/2012 của Bộ KHCN về việc sửa đổi, bổ sung Điều 1 Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN. Việc Bộ KHCN ban hành Thông tư số 11/2022/TT-BKHCN sẽ dẫn đến hệ lụy là quy định về mức độ rời rạc tại các văn bản này cũng bị bãi bỏ theo, trong khi đây là một trong các điều kiện đang được quy định tại các Nghị định của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi và các Nghị định này vẫn đang có hiệu lực áp dụng.

Tại khoản 3 Điều 3 Nghị định số 57/2020/NĐ-CP, Chính phủ cũng giao Bộ KHCN chủ trì rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu, đảm bảo phù hợp với thực tế. Tuy nhiên, từ ngày Nghị định này có hiệu lực đến nay, Bộ KHCN cũng chưa ban hành quy định để thực hiện nhiệm vụ này.

Ngoài ra, liên quan đến việc thực hiện Thông tư số 11/2022/TT-BKHCN của Bộ KHCN, gần đây, Bộ Tài chính nhận được ý kiến của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) (Công văn số 082402/2022/VAMA ngày 24/8/2022). VAMA cho rằng việc Thông tư số 11/2022/TT-BKHCN bãi bỏ toàn bộ các văn bản quy phạm pháp luật do Bộ trưởng Bộ KHCN ban hành quy định về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô, trong đó có quy định về mức độ rời rạc đối với linh kiện ô tô nhập khẩu mà không có văn bản nào khác quy định về mức độ rời rạc đối với linh kiện ô tô nhập khẩu thì điều kiện về mức độ rời rạc để tham gia Chương trình ưu đãi thuế đối với linh kiện ô tô nhập khẩu sẽ không có căn cứ xác định. Việc này sẽ gây ảnh hưởng lớn đến hoạt động sản xuất của các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe ô tô. Theo đó, VAMA đề nghị cần có phương án giải quyết trong trường hợp Thông tư số 11/2022/TT-BKHCN có hiệu lực vào ngày 01/10/2022 để đảm bảo hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô không bị gián đoạn, thay đổi đột ngột.

Hiện nay, Bộ Tài chính được Chính phủ giao xây dựng Nghị định thay thế các Nghị định về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, trong đó, dự kiến sẽ báo cáo Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số nội dung về chính sách thuế nhập khẩu đối với linh kiện để sản xuất, lắp ráp ô tô và chính sách nhập khẩu bộ linh kiện CKD của ô tô. Theo đó, việc bãi bỏ ngay quy định về độ rời rạc khi chưa có quy định thay thế hoặc sửa đổi điều kiện để được hưởng ưu đãi thuế tại các Nghị định biểu thuế nhập khẩu ưu đãi của Chính phủ sẽ dẫn đến khoảng trống pháp lý trong việc thực hiện các chính sách thuế đã được quy định tại các Nghị định của Chính phủ, dẫn đến vướng

mắc kể từ ngày Thông tư số 11/2022/TT-BKHCN có hiệu lực áp dụng (ngày 01/10/2022).

Căn cứ ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ về việc rà soát, bãi bỏ các văn bản của Bộ KHCN quy định về tỷ lệ nội địa hóa tại công văn số 3110/VPCP-CN nêu trên và ý kiến tham gia của một số Bộ, ngành, Hiệp hội, để tiếp tục thực hiện chính sách ưu đãi thuế, đảm bảo công bằng với các doanh nghiệp đã đầu tư các dây chuyền và cơ sở sản xuất lắp ráp ô tô, khuyến khích doanh nghiệp duy trì và phát triển, Bộ Tài chính có công văn số 8437/BTC-CST ngày 24/8/2022 gửi xin ý kiến các Bộ, ngành, Hiệp hội có liên quan về một số nội dung của dự thảo Nghị định của Chính phủ về việc ban hành Biểu thuế xuất khẩu, biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, trong đó dự kiến sẽ báo cáo Chính phủ cho phép kế thừa nội dung quy định về mức độ rời rạc của Bộ KHCN tại Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN để bổ sung vào dự thảo Nghị định này.

Theo nhiệm vụ được Chính phủ giao tại Nghị quyết số 01/NQ-CP ngày 08/01/2022, Bộ Tài chính có nhiệm vụ trình 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 trong tháng 10/2022. Trường hợp Nghị định này được Chính phủ phê duyệt thì theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Nghị định sẽ có hiệu lực ít nhất sau 45 ngày kể từ ngày ký do Nghị định này được xây dựng theo trình tự thủ tục thông thường (không thể có hiệu lực ngay). Theo đó, Nghị định này sẽ không thể có hiệu lực trước ngày 01/10/2022 (Ngày có hiệu lực của Thông tư số 11/2022/TT-BKHCN) nên sẽ phát sinh khoảng trống pháp lý và vướng mắc trong việc thực hiện chính sách ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô và nhập khẩu bộ linh kiện CKD xe ô tô trong khoảng thời gian từ ngày 01/10/2022 (là ngày quy định về độ rời rạc của ô tô nhập khẩu được bãi bỏ) đến ngày Nghị định mới của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi có hiệu lực thi hành.

3. Kiến nghị của Bộ Tài chính

Từ những nội dung được đề cập trong mục 1 và mục 2 nêu trên, để đảm bảo không tạo ra khoảng trống pháp lý và không vướng mắc trong quá trình thực hiện, đảm bảo phù hợp với quy định hiện hành tại các Nghị định của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Bộ Tài chính đề nghị Bộ KHCN: (i) lùi thời hạn có hiệu lực của toàn bộ Thông tư 11/2022/TT-BKHCN đến sau ngày Nghị định mới của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi có hiệu lực thi hành (Bộ Tài chính đang xây dựng để trình Chính phủ trong tháng 10 năm 2022) hoặc (ii) lùi thời hạn có hiệu lực việc bãi bỏ quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu đang được quy định tại Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN đến sau ngày Nghị định của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi có hiệu lực thi hành.

Xin trân trọng cảm ơn sự quan tâm, phối hợp của Bộ KHCN./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- VPCP; Bộ Công Thương;
- Vụ Pháp chế; TCHQ; Vụ HTQT;

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Tạ Anh Tuấn

- Lưu: VT, CST (4 b).

