

Số: 122/2021/BTC-CST

Hà Nội, ngày 26 tháng 10 năm 2021

V/v bãi bỏ các quy định về tỷ lệ  
nội địa hóa và mức độ rời rạc của  
bộ linh kiện ô tô nhập khẩu

Kính gửi: Bộ Khoa học và Công nghệ.

Bộ Tài chính nhận được công văn số 2531/BKH-CN-ĐT/G ngày 15/9/2021 của Bộ Khoa học và Công nghệ (KH&CN) xin ý kiến dự thảo Thông tư bãi bỏ các văn bản quy phạm pháp luật do Bộ trưởng Bộ KH&CN ban hành quy định về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô và mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu. Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:

Để khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư sản xuất, lắp ráp ô tô, tạo điều kiện thực hiện các chính sách thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô trong nước phát triển, theo chức năng, nhiệm vụ được giao, Bộ KH&CN đã ban hành Thông tư số 05/2012/TT-BKH-CN quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu (Thông tư này sửa đổi, bổ sung các Quyết định số 28/2004/QĐ-BKH-CN và Quyết định số 05/2005/QĐ-BKH-CN).

Kể từ khi ban hành các văn bản này, quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu được sử dụng như một trong các căn cứ pháp lý để áp dụng chính sách thuế nhập khẩu đối với ngành sản xuất, lắp ráp ô tô (như Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô hoặc chính sách thuế quy định tại một số Nghị định thư về sản xuất phương tiện vận tải có động cơ với một số quốc gia như Nga và Belarus). Cụ thể như sau:

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

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 KH&CN quy định. Quy định này được áp dụng từ sau khi Việt Nam gia nhập WTO đến nay.

Tại mục 2 Chú giải nhóm Chương 98 Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP ngày 01/9/2016 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi ngoài hạn ngạch thuế quan và Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP (Nghị định số 57/2020/NĐ-CP), cụ thể như sau:

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



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

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

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

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

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

b.5.1) Điều kiện áp dụng:

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

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

b.5.2) Trường hợp trong bộ linh kiện rời đồng bộ hoặc không đồng bộ có một hoặc một số linh kiện chưa đảm bảo độ rời rạc như quy định tại gạch đầu



dòng thứ 2 điểm b.5.1 khoản này thì vẫn được thực hiện phân loại mã hàng, áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi của cả bộ linh kiện theo mã hàng và thuế suất của từng linh kiện ghi tại 97 chương thuộc mục I phụ lục II nếu doanh nghiệp có văn bản cam kết đáp ứng đủ các điều kiện sau:

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

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

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

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

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

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

Để hỗ trợ các doanh nghiệp ô tô mở rộng sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam, Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 của Chính phủ đã bổ sung Chương trình ưu đãi thuế đối với linh kiện ô tô nhập khẩu để sản xuất, lắp ráp xe trong nước, thực hiện từ ngày 16/11/2017 đến ngày 31/12/2022. Doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô được áp dụng thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi 0% đối với linh kiện nhập khẩu trong nước chưa sản xuất được nếu đáp ứng các điều



kiện theo quy định của Chương trình, trong đó có điều kiện về độ rời rạc của linh kiện ô tô theo quy định của Bộ KH&CN.

Theo quy định này, để được áp dụng thuế nhập khẩu 0% đối với linh kiện, phụ tùng trong nước chưa sản xuất được theo Chương trình ưu đãi thuế sản xuất, lắp ráp ô tô (*mức ưu đãi cao nhất về thuế nhập khẩu đối với sản xuất, lắp ráp ô tô*) hoặc áp dụng phân loại bộ linh kiện CKD của ô tô nhập khẩu theo từng linh kiện, phụ tùng (*có mức thuế trung bình của bộ linh kiện từ 12% đến 14% thay cho việc phân loại vào xe ô tô nguyên chiếc*), bộ linh kiện ô tô nhập khẩu đều phải đáp ứng điều kiện về độ rời rạc tối thiểu theo quy định của Bộ KH&CN. Trường hợp không đáp ứng điều kiện về độ rời rạc tối thiểu thì phân loại theo xe nguyên chiếc (ví dụ ô tô dưới 9 chỗ ngồi loại sedan có mức thuế nhập khẩu ưu đãi là 70%).

Các quy định trên đã góp phần khuyến khích phát triển ngành 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, tạo công ăn việc làm cho người lao động. Theo đó, nhiều doanh nghiệp đã đầu tư mới 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, nhất là trong giai đoạn các cam kết về thuế nhập khẩu dần xóa bỏ (xe ô tô nhập khẩu từ ASEAN là 0%).

Hiện nay, các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam đã đầu tư dây chuyền lắp ráp, đạt mức độ rời rạc theo quy định của Bộ KH&CN và được áp dụng thuế nhập khẩu theo thuế suất của linh kiện, phụ tùng, bộ phận xe ô tô (Công ty Mercedes, Isuzu, Mitsubishi...) hoặc theo Chương trình ưu đãi thuế (Công ty Thaco, Công ty Thành Công, Công ty Toyota...). Tại dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 57/2020/NĐ-CP cũng đã trình Chính phủ kéo dài thời hạn áp dụng Chương trình này đến hết năm 2027. Theo đó, cần thiết phải có quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu để căn cứ thực hiện Chương trình ưu đãi thuế để sản xuất, lắp ráp xe ô tô.

***c) Quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu là căn cứ để thực hiện cam kết quốc tế Nghị định thư về sản xuất phương tiện vận tải có động cơ với một số quốc gia như Nga và Belarus***

Tại Nghị định thư giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Liên bang Nga về hỗ trợ sản xuất phương tiện vận tải có động cơ trên lãnh thổ Việt Nam có quy định tỉ lệ rời rạc của bộ linh kiện là căn cứ để xác định bộ linh kiện SKD nhập khẩu được hưởng ưu đãi theo Hiệp định. Do vậy, nếu bãi bỏ nội dung này mà không có quy định bổ sung hoặc chuyển đổi sẽ vướng mắc khi nhập khẩu bộ linh kiện SKD từ Nga, theo đó sẽ không thể thực hiện điều ước quốc tế mà Việt Nam đã ký kết.

Bên cạnh đó, tại điểm a khoản 2 Điều 11 Quyết định số 09/2017/QĐ-TTg ngày 31/3/2017 của Thủ tướng Chính phủ về hướng dẫn thực hiện Nghị định thư



giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Cộng hòa Bê-la-rút về hỗ trợ sản xuất phương tiện vận tải có động cơ trên lãnh thổ Việt Nam có quy định: “*Giao Bộ KH&CN thực hiện việc xem xét, chấp thuận mức độ rời rạc của bộ phụ tùng và linh kiện nhập khẩu được ghi trong kế hoạch sản xuất theo các quy định hiện hành*”. Do đó, cũng cần phải có quy định về mức độ rời rạc để thực hiện Nghị định thư này.

**d) Về căn cứ pháp lý**

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

Như vậy, việc quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu là có căn cứ pháp lý, được Chính phủ giao cụ thể tại Nghị định số 57/2020/NĐ-CP.

Do các quy định này đã và đang thực hiện trong thời gian dài cho các chính sách ưu đãi đối với ngành sản xuất, lắp ráp ô tô, chưa phát sinh vướng mắc và là quy định cần thiết để thực hiện Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô cũng như chủ chương của Chính phủ về phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ nên nếu bãi bỏ sẽ tạo ra khoảng trống pháp lý trong thực hiện, dẫn đến phát sinh vướng mắc. Theo đó, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:


- Đối với quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu: Đề nghị Bộ KH&CN không bãi bỏ quy định này. Quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu hiện đang là căn cứ để thực hiện các chính sách có liên quan đến phân loại bộ linh kiện CKD; thực hiện Chương trình ưu đãi thuế để sản xuất, lắp ráp xe ô tô; thực hiện một số Nghị định thư mà Việt Nam đã ký kết. Việc bãi bỏ quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu theo đề nghị của Bộ KH&CN sẽ phát sinh vướng mắc, tạo khoảng trống pháp lý trong quá trình thực hiện. Ngoài ra, tại Khoản 3 Điều 3 Nghị định số 57/2020/NĐ-CP của Chính phủ đã giao Bộ KH&CN 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. Theo đó, trường hợp cần thiết, Bộ KH&CN có thể xem cân nhắc sửa đổi, bổ sung quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu cho phù hợp với tình hình thực tiễn hiện nay và đảm bảo chiến lược phát triển ngành ô tô theo chỉ đạo của Chính phủ.

- Đối với việc bãi bỏ quy định về tỷ lệ nội địa hóa: Kể từ khi gia nhập WTO, Việt Nam không còn áp dụng chính sách ưu đãi về thuế theo tỷ lệ nội địa hóa. Tuy nhiên, tại Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 đã đề ra các mục tiêu về tỷ lệ nội địa hóa




đối với các chủng loại xe ưu tiên phát triển trong giai đoạn tới. Theo đó, phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa là căn cứ để thực hiện Quyết định này.

Đồng thời, tại điểm đ khoản 1 Điều 29 Nghị định số 116/2017/NĐ-CP ngày 17/10/2017 của Chính phủ quy định điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô, giao Bộ Công Thương: “*Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan trình Thủ tướng Chính phủ ban hành phương pháp xác định tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước đối với ô tô*”. Theo đó, đề nghị Bộ KH&CN trao đổi với Bộ Công Thương về quy định tỷ lệ nội địa hóa để đảm bảo đồng bộ về mặt pháp luật, không phát sinh vướng mắc trong thực hiện.

Trên đây là ý kiến của Bộ Tài chính, đề nghị Bộ KH&CN nghiên cứu, tổng hợp./- 

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ (để phối hợp);
- Bộ Công Thương (để phối hợp);
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- TCHQ;
- Vụ PC, Vụ HTQT;
- Lưu: VT, CST (PXNK).  (5b)

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**



**Vũ Thị Mai**