

Số: 1625 /BKHCN - TĐC
V/v: Thuế nhập khẩu linh kiện ô tô.

Hà Nội, ngày 13 tháng 7 năm 2011

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Trong thời gian vừa qua, một số doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô và doanh nghiệp sản xuất phụ tùng ô tô trong nước có phản ánh tới Bộ Khoa học và Công nghệ đề nghị giải quyết vấn đề liên quan đến việc tính thuế nhập khẩu đối với linh kiện ô tô. Do đây là vấn đề mang tính liên ngành, Bộ Khoa học và Công nghệ đã chủ trì tổ chức cuộc họp với đại diện lãnh đạo các Bộ Tài chính, Công Thương và Giao thông Vận tải để trao đổi, tìm phương án giải quyết thống nhất. Bộ Khoa học và Công nghệ xin báo cáo Thủ tướng Chính phủ như sau:

1. Tình hình thực hiện quy định về xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô (Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN) và các quy định liên quan đến thuế nhập khẩu linh kiện ô tô:

a) Thực hiện nhiệm vụ được phân công tại Quyết định số 177/2004/QĐ-TTg ngày 05/10/2004 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến 2020, Bộ Khoa học và Công nghệ đã ban hành Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN ngày 11/5/2005 quy định phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô (sau đây gọi tắt là *Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN*), bao gồm hình vẽ mô tả khái quát về mức độ rời rạc linh kiện của một số loại ô tô nhập khẩu. Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN được ban hành nhằm mục đích tăng cường tỷ lệ địa hóa đối với ô tô và làm cơ sở để xác định mức khuyến khích hỗ trợ đầu tư đối với doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô và trong nước.

Kể từ khi Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN có hiệu lực thi hành cho đến hết năm 2009, các Bộ Khoa học và Công nghệ, Tài chính, Công Thương, Giao thông Vận tải đều không nhận được bất kỳ kiến nghị nào phản ánh vướng mắc của các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước về việc xác định tỷ lệ nội địa hóa, xác định mức độ rời rạc của linh kiện, cách tính thuế và các vấn đề có liên quan khác.

b) Vấn đề phát sinh khi Bộ Tài chính ban hành Thông tư số 184/2010/TT-BTC ngày 15/11/2010, có hiệu lực từ ngày 01/01/2011, quy định mức thuế suất của Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo danh mục mặt hàng chịu thuế (sau đây gọi tắt là *Thông tư số 184/2010/TT-BTC*). Thông tư số 184/2010/TT-BTC quy định cách tính thuế nhập khẩu đối với linh kiện ô tô như sau:

“Trường hợp bộ linh kiện rời đồng bộ hoặc không đồng bộ để sản xuất, lắp ráp ô tô mà có một linh kiện có mức độ rời rạc thấp hơn mức độ rời rạc theo quy

định tại Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN thì phải nộp thuế nhập khẩu cho cả bộ linh kiện theo mức thuế suất của ô tô nguyên chiếc” (trích Phụ lục III).

Quy định nêu trên có một số vấn đề như sau:

- Khái niệm “bộ linh kiện” trong Thông tư không được giải thích rõ ràng nên chưa có cách hiểu thống nhất giữa doanh nghiệp và cơ quan chức năng.

- Theo quy định trên, khi lô hàng nhập khẩu có **một linh kiện** không đáp ứng mức độ rời rạc theo quy định tại Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN thì **toàn bộ linh kiện** ô tô nhập khẩu tại lô hàng đó bị áp thuế nhập khẩu theo thuế suất của ô tô nguyên chiếc. Điều này đã gây bức xúc đối với các doanh nghiệp.

Quá trình triển khai thực hiện việc tính thuế nhập khẩu linh kiện ô tô theo Thông tư số 184/2010/TT-BTC, Bộ Tài chính cũng đã nhận thấy sự bất hợp lý. Do đó, ngày 28/4/2011, Bộ Tài chính đã tiến hành sửa đổi Thông tư số 184/2010/TT-BTC theo hướng “*Trường hợp trong bộ linh kiện nhập khẩu có một hoặc một số linh kiện chưa đảm bảo mức độ rời rạc theo Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN thì thu thuế theo mức thuế suất của chính sản phẩm nguyên chiếc đối với linh kiện hoặc một số linh kiện đó. Trường hợp có một hoặc một số linh kiện chưa đảm bảo mức độ rời rạc theo Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN nhưng được Bộ Khoa học và Công nghệ có văn bản xác nhận là đảm bảo, phù hợp với Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN thì tính thuế theo mức thuế suất quy định cho từng chi tiết, linh kiện quy định tại Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi*” và gửi Dự thảo Thông tư lấy ý kiến các Bộ, ngành, doanh nghiệp. Phương án sửa đổi này đã được các Bộ góp ý và nhận được sự nhất trí của hầu hết các Bộ, ngành và cả doanh nghiệp vì tính hợp lý và khả thi.

Tuy nhiên, thay vì ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 184/2010/TT-BTC, Bộ Tài chính lại ban hành Công văn số 7116/BTC-TCHQ ngày 01/6/2011 hướng dẫn Cục Hải quan các tỉnh, thành phố thực hiện việc “*áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu đối với bộ linh kiện nhập khẩu có từ một linh kiện trở lên không đáp ứng mức độ rời rạc theo Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN thì phải nộp thuế cho cả bộ linh kiện theo mức thuế suất của ô tô nguyên chiếc*”. Điều này đã gây phản ứng mạnh hơn từ các doanh nghiệp lắp ráp ô tô trong nước, đặc biệt là các doanh nghiệp thuộc Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) như Công ty TNHH Ford Việt Nam, Công ty TNHH Toyota Việt Nam, Công ty TNHH Honda Việt Nam, Tổng Công ty Công nghiệp ô tô Việt Nam.

Trước tình hình đó, để tháo gỡ khó khăn trước mắt cho các doanh nghiệp, ngày 21/6/2011, Bộ Tài chính đã có Công văn số 8118/BTC-TCHQ hướng dẫn Cục Hải quan các tỉnh, thành phố tiếp tục cho tạm thông đối với bộ linh kiện nhập khẩu có một chi tiết trở lên có mức độ rời rạc thấp hơn mức độ rời rạc quy định tại Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN (*đối với các lô hàng thuộc thời gian áp dụng Thông tư số 184/2010/TT-BTC*).

2. Một số nguyên nhân:

Bộ Khoa học và Công nghệ cho rằng tình hình trên đây xuất phát từ một số nguyên nhân sau:

Thứ nhất, quy định về cách tính thuế nhập khẩu đối với linh kiện ô tô tại Thông tư số 184/2010/TT-BTC còn có điểm chưa hợp lý. Đó là khi lô hàng nhập

khẩu có **một linh kiện** không đáp ứng mức độ rời rạc theo quy định tại Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN thì **toàn bộ linh kiện** ô tô nhập khẩu tại lô hàng đó bị áp thuế nhập khẩu theo thuế suất của ô tô nguyên chiếc mà không được hưởng thuế suất ưu đãi của linh kiện (*thuế suất hiện nay đối với ô tô nhập khẩu là 82%; linh kiện nhập khẩu là 0-27%*).

Thứ hai, các doanh nghiệp lắp ráp, sản xuất ô tô trong quá trình nhập khẩu linh kiện khi thấy có sự vướng mắc về mức độ rời rạc so với thực tế đã không kịp thời đề xuất với cơ quan quản lý xem xét, sửa đổi các văn bản liên quan mà vẫn tiếp tục nhập hàng về dẫn tới đặt cơ quan quản lý trước sự đã rồi. Việc đình trệ sản xuất (nếu có) có phần trách nhiệm của các doanh nghiệp.

Thứ ba, là một văn bản quy phạm pháp luật mang tính kỹ thuật chuyên ngành, Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN đã được ban hành theo đúng trình tự thủ tục chặt chẽ và dựa trên ý kiến góp ý của các Bộ, ngành, các chuyên gia kỹ thuật. Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN đã đáp ứng được chủ trương của Chính phủ về đầu tư sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước, tăng cường tỷ lệ nội địa hóa và khuyến khích phát triển ngành công nghiệp phụ trợ (sản xuất phụ tùng ô tô), góp phần thực hiện mục tiêu của Chính phủ về phát triển ngành công nghiệp ô tô đến năm 2020.

Mặc dù với sự phát triển của khoa học, kỹ thuật, công nghệ và các yêu cầu về an toàn, bảo vệ môi trường, mức độ rời rạc của linh kiện ô tô theo Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN đã có những điểm không còn phù hợp với thực tiễn, nhưng tới tận tháng 5/2011, khi có vướng mắc với Thông tư số 184/2010/TT-BTC các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô mới kiến nghị xem xét sửa đổi Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN cùng với Thông tư số 184/2010/TT-BTC.

3. Đề xuất phương án giải quyết:

Để giải quyết vướng mắc hiện nay, vừa đảm bảo lợi ích của Nhà nước, vừa tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp, Bộ Khoa học và Công nghệ xin báo cáo Thủ tướng Chính phủ về các nội dung đã được thống nhất theo đề xuất của Bộ Khoa học và Công nghệ tại cuộc họp liên ngành do Bộ Khoa học và Công nghệ chủ trì (*xin gửi kèm theo Bản kết luận của Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ*) để giải quyết việc này như sau:

a) Các Bộ sẽ thành lập Tổ công tác liên ngành bao gồm diện các Bộ Khoa học và Công nghệ, Tài chính, Công Thương, Giao thông Vận tải để phối hợp xử lý các vấn đề liên quan.

b) Đối với các lô hàng linh kiện đã được nhập khẩu trước ngày 05/7/2011 (thời điểm tổ chức họp liên ngành), nếu có một hoặc một số linh kiện không đáp ứng độ rời rạc theo Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN, Tổ công tác liên ngành tiến hành kiểm tra, xác nhận mức độ rời rạc của các linh kiện ô tô nhập khẩu. Kết luận của Tổ công tác liên ngành về mức độ rời rạc của linh kiện là căn cứ để Bộ Tài chính tính thuế nhập khẩu đối với lô hàng đó.

c) Đối với các lô hàng linh kiện ô tô được nhập khẩu sau ngày 05/7/2011, việc tính thuế nhập khẩu sẽ được thực hiện theo Thông tư số 184/2010/TT-BTC và Quyết định 05/2005/QĐ-BKHCN cho đến khi có văn bản mới thay thế. Như vậy, nếu lô hàng có một hoặc một số linh kiện không đáp ứng mức độ rời rạc theo Quyết

định số 05/2005/QĐ-BKHCN thì doanh nghiệp phải nộp thuế nhập khẩu đối với toàn bộ linh kiện theo thuế suất của ô tô nguyên chiếc. Trường hợp đặc biệt cần xác định mức độ rời rạc của bộ linh kiện, Bộ Tài chính đề nghị Tổ công tác liên ngành kiểm tra, xác nhận.

d) Để giải quyết dứt điểm việc này, Bộ Tài chính và Bộ Khoa học và Công nghệ sẽ phối hợp nghiên cứu, xem xét việc sửa đổi, bổ sung Thông tư số 184/2010/TT-BTC và Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN. Việc sửa đổi hai văn bản này cần được nghiên cứu, phân tích kỹ để đảm bảo thực hiện chủ trương của Chính phủ khuyến khích nội địa hóa ngành ô tô cũng như phát triển công nghiệp phụ trợ; vừa tránh tình trạng sửa đổi văn bản nhiều lần và không để doanh nghiệp lợi dụng gây thất thu thuế.

Riêng về phía Bộ Khoa học và Công nghệ, với trách nhiệm là cơ quan ban hành văn bản kỹ thuật chuyên ngành về vấn đề này, Bộ đã chủ động chuẩn bị công tác nghiên cứu để sẵn sàng sửa đổi Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN theo ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng.

Bộ Khoa học và Công nghệ kính trình và xin ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ Tài chính;
- Bộ Công Thương;
- Bộ Giao thông Vận tải;
- Văn phòng Chính phủ;
- Lưu : VT, TĐC, ĐTG, PC.

KT. BỘ TRƯỞNG

THỦ TRƯỞNG



Nguyễn Quân