

BỘ TÀI CHÍNH

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: ~~6257~~ BTC-CST

Hà Nội, ngày 10 tháng 5 năm 2025

V/v xin ý kiến thẩm định dự thảo Nghị
định sửa đổi, bổ sung Nghị định số
26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 của
Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu
thuế nhập khẩu ưu đãi

HOÀ-TỐC

Kính gửi: Bộ Tư pháp.

Ngày 03/5/2025, Bộ Tài chính đã có công văn số 5850/BTC-CST báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan theo trình tự, thủ tục rút gọn.

Ngày 05/5/2025, Văn phòng Chính phủ có công văn số 3848/VPCP-KTTH thông báo ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Hồ Đức Phớc về việc xây dựng, ban hành Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP, trong đó đồng ý áp dụng trình tự, thủ tục rút gọn đối với việc xây dựng, ban hành Nghị định này.

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính đã có công văn số 5946/BTC-CST ngày 06/5/2025 gửi xin ý kiến các Bộ, Hiệp hội có liên quan về dự thảo Nghị định theo trình tự, thủ tục rút gọn.

Căn cứ quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính đề nghị Bộ Tư pháp có ý kiến thẩm định về Hồ sơ dự thảo Nghị định. Do thời hạn gấp, ý kiến thẩm định đề nghị gửi về Bộ Tài chính chậm nhất trong ngày 12/5/2025 theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

(Hồ sơ bao gồm: 1. Dự thảo Tờ trình Chính phủ; 2. Dự thảo Nghị định; 3. Bản tổng hợp giải trình, tiếp thu ý kiến).

Bộ Tài chính trân trọng cảm ơn sự phối hợp công tác của quý Bộ. *et*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ (để phối hợp);
- Lưu: VT, CST (XNK) (5 b). *tu*



Cao Anh Tuấn



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

TỜ TRÌNH

Về dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan

(Tài liệu phục vụ thẩm định gửi Bộ Tư pháp)

Kính gửi: Chính phủ.

Căn cứ thẩm quyền được giao tại Điều 11 Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, ngày 31/5/2023, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 26/2023/NĐ-CP 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 (sau đây là Nghị định số 26/2023/NĐ-CP).

Ngày 08/01/2025, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 01/NQ-CP về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và dự toán ngân sách nhà nước năm 2025, trong đó giao Bộ Tài chính xây dựng dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP.

Ngày 03/5/2025, Văn phòng Chính phủ có công văn số 3808/VPCP-KTTH thông báo ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính, giao Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng khẩn trương hoàn thiện dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP để sửa đổi thuế xuất khẩu mặt hàng clanhke xi măng (điều chỉnh giảm xuống 5%), trình Chính phủ trong ngày 03/5/2025.

Ngày 17/4/2025, Văn phòng Chính phủ có công văn số 3305/VPCP-KTTH thông báo ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Hồ Đức Phớc, đề nghị Bộ Tài chính tiếp thu ý kiến Bộ Xây dựng về việc điều chỉnh giảm thuế xuất khẩu mặt hàng clanhke xi măng và trên cơ sở đó hoàn thiện Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP, trình Chính phủ trước ngày 15/5/2025.

Ngày 16/4/2025, Văn phòng Chính phủ có công văn số 3249/VPCP-KTTH thông báo ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính, giao Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ Tư pháp và các Bộ, cơ quan liên quan xem xét, xử lý kiến nghị về thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng hạt nhựa PP, PE trong quá trình xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP, trình Chính phủ trước ngày 30/5/2025.

Ngày 07/02/2025, Văn phòng Chính phủ có công văn số 953/VPCP-

KTTH thông báo ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Hồ Đức Phớc, đề nghị Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) và các cơ quan liên quan nghiên cứu, đánh giá tác động, tổng hợp kiến nghị của Công ty Cổ phần Tập đoàn Thành Công trong quá trình xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP.

Thực hiện nhiệm vụ được giao tại Nghị quyết số 01/NQ-CP nêu trên và ý kiến của Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Chính phủ, Bộ Tài chính kính trình Chính phủ dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ ĐỊNH

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

Nghị quyết số 41-NQ/TW ngày 10/10/2023 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát huy vai trò của đội ngũ doanh nhân Việt Nam trong thời kỳ mới đã đề ra nhiệm vụ, giải pháp về *“Tăng cường liên kết, hợp tác giữa các tổ chức của doanh nhân, doanh nghiệp và giữa doanh nhân, doanh nghiệp; giữa doanh nghiệp nhỏ và vừa với doanh nghiệp lớn; giữa doanh nghiệp trong nước với doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, doanh nghiệp ngoài nước, tạo cơ hội tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng, chuỗi giá trị toàn cầu.”*

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 đề ra định hướng lựa chọn các ngành ưu tiên phát triển là *“ngành có khả năng tham gia sâu vào mạng sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu; có ý nghĩa nền tảng, có tác động lan tỏa cao đến các ngành kinh tế khác; sử dụng các công nghệ sạch, thân thiện môi trường; có khả năng tạo ra giá trị gia tăng cao”*, trong đó, giai đoạn đến năm 2030 tập trung ưu tiên một số ngành công nghiệp trong đó bao gồm ngành công nghiệp ô tô; đồng thời đề ra một số định hướng chính sách để tạo lập môi trường đầu tư, kinh doanh thuận lợi, trong đó bao gồm định hướng *“Đẩy mạnh công tác đấu tranh chống buôn lậu, gian lận thương mại... bảo đảm môi trường sản xuất kinh doanh lành mạnh”*.

Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Bộ Chính trị về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã đề ra một số giải pháp nhằm xây dựng nền công nghiệp quốc gia vững mạnh, trong đó bao gồm giải pháp *“Xây dựng và triển khai chương trình quốc gia về nâng cao năng lực độc lập, tự chủ, tự lực, tự cường của nền sản xuất Việt Nam đến năm 2045 (Make in Vietnam 2045) theo hướng chú trọng nâng cao tự chủ về nguyên liệu, công nghệ, sản xuất và thị trường, tăng cường năng lực sáng tạo và thiết kế, phát triển các ngành công nghiệp sử dụng nhiều công nghệ, có giá trị gia tăng cao và các ngành công nghiệp phát thải cacbon thấp...”* và *“Ưu tiên nguồn lực và có cơ chế, chính sách khuyến khích đủ mạnh để phát triển những lĩnh vực ưu tiên của các ngành công nghiệp nền tảng”*, bao gồm ngành cơ khí chế tạo cho sản xuất ô tô, ngành thiết kế và sản xuất chip bán dẫn.

Nghị quyết số 10-NQ/TW ngày 10/02/2022 của Bộ Chính trị về định hướng chiến lược địa chất, khoáng sản và công nghiệp khai khoáng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã đề ra mục tiêu *“Tài nguyên khoáng sản được quản lý chặt chẽ, khai thác, chế biến, sử dụng tiết kiệm, hiệu quả, gắn với nhu cầu phát triển của nền kinh tế, bảo vệ môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu và hướng tới mục tiêu đạt mức trung hòa các-bon.”*

Kết luận số 81-KL/TW ngày 04/6/2024 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết Trung ương 7 khóa XI về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường đã đề ra nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm *“Đẩy mạnh thực hiện chuyển đổi xanh, kinh tế tuần hoàn, chuyển đổi năng lượng công bằng; tập trung nguồn lực giải quyết các nguy cơ cạn kiệt tài nguyên, ô nhiễm môi trường, suy giảm các hệ sinh thái”* và *“Từng bước giảm dần sự phụ thuộc vào nhiên liệu hoá thạch, chuyển mạnh sang phát triển và sử dụng năng lượng sạch, năng lượng tái tạo. Có chính sách thu hút các dự án đầu tư xanh, sử dụng tiết kiệm, hiệu quả năng lượng và tài nguyên.”*

2. Cơ sở thực tiễn

2.1. Hoàn thiện một số nội dung của Chương trình ưu đãi thuế để sản xuất, lắp ráp xe ô tô nhằm đáp ứng tình hình mới và thúc đẩy sản xuất, lắp ráp xe ô tô thân thiện môi trường

Kể từ khi được ban hành tại Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 và được tiếp tục gia hạn tại Nghị định số 26/2023/NĐ-CP, Chương trình ưu đãi thuế để sản xuất, lắp ráp xe ô tô (Chương trình ưu đãi thuế) đã ghi nhận một số kết quả tích cực. Nhờ các chính sách hỗ trợ, ngành công nghiệp ô tô trong nước có tốc độ tăng trưởng ổn định, sản lượng tăng đáng kể. Theo báo cáo từ Hiệp hội Các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA), tổng số lượng xe bán ra năm 2024 đạt 407.310 chiếc (tăng 12,6% so với năm 2023) và trong tháng 3/2025 đạt 31.750 xe (tăng 47% so với tháng 2/2025 và tăng 16% so với cùng kỳ năm 2024); tỷ lệ nội địa hóa xe ô tô đã có sự cải thiện, giúp giảm sự phụ thuộc vào thị trường nhập khẩu (tỷ lệ nội địa hóa đạt 40% - 45% đối với xe ô tô tải và 10% - 12% đối với xe ô tô dưới 9 chỗ).

Các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước ngày càng mở rộng về số lượng, quy mô sản xuất, tăng cường đầu tư vào dây chuyền công nghệ hiện đại. Theo thống kê của Bộ Công Thương, hiện cả nước có khoảng 377 doanh nghiệp sản xuất liên quan đến ô tô, trong đó có 169 doanh nghiệp FDI (chiếm 46,43%); 56 doanh nghiệp tham gia sản xuất và lắp ráp, gồm 38 doanh nghiệp trong nước (như Trường Hải, TMT, Vinaxuki...) và 18 doanh nghiệp nước ngoài (với các thương hiệu nổi tiếng như Ford, Mercedes, Toyota, GM...). Một số doanh nghiệp Việt Nam từ khi tham gia vào Chương trình ưu đãi thuế đã đủ tiềm lực phát triển mô hình tập đoàn, tổng công ty và đã tiếp tục mở rộng số lượng và quy mô nhà máy, liên kết với nhiều hãng xe ô tô trên toàn thế giới để sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam. Điều này đặt ra yêu cầu cần sửa đổi, bổ sung các điều kiện đăng ký áp dụng Chương trình ưu đãi thuế để đáp ứng nhu cầu thực tiễn của các tập đoàn, tổng công ty sản xuất, lắp ráp xe ô tô trong nước, qua

đó khuyến khích các doanh nghiệp tiếp tục mở rộng đầu tư sản xuất, kinh doanh, tham gia vào chuỗi cung ứng ô tô toàn cầu.

Bên cạnh đó, việc sản xuất, lắp ráp và sử dụng các loại xe ô tô xăng, dầu đang góp phần đáng kể vào tình trạng ô nhiễm môi trường và phát thải khí nhà kính, đặt ra thách thức đối với việc thực hiện cam kết cắt giảm phát thải khí nhà kính mà Việt Nam đã đưa ra tại Hội nghị lần thứ 26 Các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (Hội nghị COP26). Trong khi đó, xu thế tăng trưởng xanh và phát triển bền vững đang trở thành yêu cầu tất yếu trên phạm vi toàn cầu, kéo theo sự dịch chuyển từ sản xuất và tiêu dùng xe xăng, dầu sang các chủng loại thân thiện với môi trường. Nhiều quốc gia trên thế giới đã và đang nghiên cứu, ứng dụng công nghệ tiên tiến để thay đổi phương thức sản xuất xe ô tô theo hướng giảm thiểu và tiến tới loại bỏ hoàn toàn phát thải các-bon.¹

Trước bối cảnh đó, Chính phủ đã có nhiều chỉ đạo tới các Bộ, ngành, địa phương ban hành các giải pháp, kế hoạch để thúc đẩy phát triển giao thông xanh tại Việt Nam. Trong đó, chính sách hỗ trợ của Chương trình ưu đãi thuế cũng đã góp phần khuyến khích các doanh nghiệp gia tăng đầu tư, sản xuất các dòng xe ô tô thân thiện môi trường. Qua đó ngành sản xuất xe ô tô thân thiện môi trường trong nước đang có tín hiệu tăng trưởng tích cực và hiện nay đã có một nhà máy sản xuất, lắp ráp các dòng xe ô tô điện mang thương hiệu Việt Nam (Vinfast đứng đầu với doanh số năm 2024 là 87.000 xe ô tô điện các loại, xếp sau là Toyota hơn 68.000 xe và Hyundai Thành Công 67.168 xe).

Theo đó, cần thiết phải có giải pháp để thúc đẩy mạnh mẽ các doanh nghiệp tham gia Chương trình ưu đãi thuế chuyển đổi sản xuất, lắp ráp từ xe ô tô xăng, dầu sang xe ô tô thân thiện môi trường, qua đó góp phần bảo vệ môi trường, giảm sự phụ thuộc vào nguồn nhiên liệu hóa thạch nhập khẩu đang chịu nhiều biến động, đồng thời thúc đẩy phát triển bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành công nghiệp ô tô thân thiện môi trường Việt Nam trong giai đoạn tới.

2.2. Góp phần hỗ trợ, tháo gỡ khó khăn, vướng mắc cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp; phòng chống gian lận trong phân loại, tạo thuận lợi cho hoạt động thương mại hàng hóa của doanh nghiệp

Trong bối cảnh tình hình thế giới có nhiều biến động, doanh nghiệp trong nước phải đối mặt với nhiều thách thức như chi phí sản xuất gia tăng, gián đoạn chuỗi cung ứng, áp lực cạnh tranh từ thị trường quốc tế và nhu cầu tiêu thụ suy giảm. Nhiều ngành công nghiệp trong nước (trong đó có ngành công nghiệp hóa dầu, xi măng) đang gặp khó khăn trong việc sản xuất và tiêu thụ sản phẩm, một

¹ Liên minh Châu Âu (EU) đã thông báo áp dụng chính sách Cơ chế Điều chỉnh biên giới cacbon (CBAM), đánh thuế cacbon đối với các nhà sản xuất xuất khẩu đến thị trường này, bao gồm cả sản phẩm của ngành ô tô, chính sách sẽ được chính thức áp dụng vào tháng 01/2026. Trung Quốc, quốc gia phát thải CO₂ lớn nhất, đã công bố các mục tiêu mới về định mức với lượng khí thải CO₂ tối đa trước năm 2030 và trung hòa cacbon vào năm 2060. Tháng 3 năm 2021, Mỹ đã tuyên bố trung hòa cacbon vào năm 2050 và giảm lượng khí nhà kính (GHG) vào năm 2030 từ 50-52% so với năm 2005. Liên minh châu Âu đã cam kết đạt mức giảm 55% KNK vào năm 2050 so với năm 1990.

số doanh nghiệp phải điều chỉnh kế hoạch sản xuất, thu hẹp quy mô hoạt động hoặc có kế hoạch dừng hoạt động do không đảm bảo hiệu quả kinh tế.

Trước tình hình đó, cần thiết phải nghiên cứu điều chỉnh mức thuế suất thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu ưu đãi để hỗ trợ cho doanh nghiệp trong giai đoạn khó khăn này; đồng thời cũng cần phải rà soát, sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với hàng hóa để ngăn ngừa tình trạng gian lận trong việc phân loại và áp mã, tạo thuận lợi cho hoạt động thương mại của doanh nghiệp.

2.3. Góp phần thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp bán dẫn, khuyến khích sử dụng tiết kiệm, hiệu quả tài nguyên, khoáng sản

Hiện nay, ngành công nghiệp bán dẫn với vai trò then chốt trong nền kinh tế số đang ngày càng khẳng định vị thế quan trọng trong bối cảnh thế giới bước vào kỷ nguyên cách mạng công nghiệp lần thứ tư. Nhiều quốc gia trên thế giới đã xác định bán dẫn là ngành công nghiệp chiến lược và đã đưa ra hàng loạt chính sách hỗ trợ để thu hút đầu tư, phát triển chuỗi cung ứng (Đạo luật CHIPS của Hoa Kỳ, Kế hoạch “La bàn số” của EU...). Các doanh nghiệp, tập đoàn đa quốc gia về bán dẫn đang mở rộng đầu tư, sản xuất sang các thị trường mới nổi để đa dạng hóa chuỗi cung ứng, trong đó Việt Nam được xem là một điểm đến đầu tư tiềm năng.² Chính phủ cũng đã xác định bán dẫn là một ngành công nghệ cao cần ưu tiên phát triển.³ Do đó, cần thiết phải điều chỉnh chính sách thuế xuất khẩu đối với nguồn cung nguyên liệu đầu vào như phospho vàng (được sản xuất từ nguồn tài nguyên khoáng sản quặng Apatit)... để hạn chế xuất khẩu, bảo vệ trữ lượng nguồn nguyên liệu đầu vào cho ngành công nghiệp bán dẫn trong nước, qua đó, góp phần tận dụng thời cơ, tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng bán dẫn toàn cầu.

II. MỤC ĐÍCH BAN HÀNH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH

1. Mục đích ban hành văn bản

- Góp phần ổn định kinh tế vĩ mô, ổn định thị trường.
- Kịp thời hỗ trợ, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh trong nước.
- Tạo thuận lợi thương mại hàng hóa, phòng chống gian lận trong phân loại.
- Đảm bảo đơn giản, dễ thực hiện, tạo thuận lợi cho người nộp thuế và các

² Đến nay, Intel đã đầu tư 1,5 tỷ USD vào Việt Nam, Amkor Technology đã đầu tư 1,6 tỷ USD vào nhà máy tại Bắc Ninh, Hana Micron, một đơn vị OSAT chip nhớ, cũng đã đầu tư 600 triệu USD. Ngoài ra, Việt Nam cũng đang thu hút các doanh nghiệp hàng đầu trong lĩnh vực thiết kế vi mạch bao gồm NVIDIA, Synopsys, Qualcomm, Marvell và Cadence Design System.

³ Ngày 21/9/2024, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1018/QĐ-TTg về Chiến lược phát triển công nghiệp bán dẫn Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2050 và Quyết định số 1017/QĐ-TTg phê duyệt Chương trình Phát triển nguồn nhân lực ngành công nghiệp bán dẫn đến năm 2030, định hướng đến năm 2050. Tại Quyết định số 38/2020/QĐ-TTg ngày 30/12/2020 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển và Danh mục sản phẩm công nghệ cao được khuyến khích phát triển, “công nghệ chế tạo vật liệu bán dẫn” thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên phát triển và “vật liệu bán dẫn” thuộc Danh mục sản phẩm công nghệ cao được khuyến khích phát triển.

cơ quan có liên quan.

2. Quan điểm xây dựng Nghị định

- Phù hợp với các nguyên tắc về ban hành biểu thuế, mức thuế suất quy định tại Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu; phù hợp với cam kết quốc tế mà Việt Nam đã ký kết.

- Đảm bảo tính kịp thời để thực hiện mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH

Bộ Tài chính đã xây dựng dự thảo Nghị định đảm bảo tính hợp hiến, hợp pháp, tuân thủ nguyên tắc ban hành biểu thuế, khung thuế suất và thẩm quyền ban hành biểu thuế quy định tại Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, đảm bảo tương thích với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và theo đúng trình tự, thủ tục quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, cụ thể như sau:

Bộ Tài chính đã gửi xin ý kiến các Bộ, Hiệp hội có liên quan về nội dung dự thảo Nghị định theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

Bộ Tài chính đã nhận được các ý kiến tham gia và đã có Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến (*kèm theo*). Bộ Tài chính đã có công văn gửi xin ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp và Bộ Tư pháp đã có Báo cáo thẩm định về dự thảo Nghị định (*Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp kèm theo*).

IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH

1. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng

1.1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan.

1.2. Đối tượng áp dụng

Người nộp thuế theo quy định của Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu; Cơ quan hải quan, công chức hải quan; Tổ chức, cá nhân có quyền và nghĩa vụ liên quan đến hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu.

2. Bố cục của dự thảo Nghị định

Bố cục dự thảo Nghị định gồm 3 Điều như sau:

Điều 1. Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 8 Nghị định số 26/2023/NĐ-CP.

Điều 2. Sửa đổi mức thuế suất thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu ưu đãi và chú giải mặt hàng đối với một số mặt hàng quy định tại Phụ lục I – Biểu thuế xuất khẩu, Phụ lục II - Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng

chịu thuế ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP.

Điều 3. Hiệu lực thi hành.

3. Nội dung cơ bản của dự thảo Nghị định

3.1. Sửa đổi mức thuế suất thuế xuất khẩu đối với mặt hàng clanhke xi măng

a) Nội dung kiến nghị

Bộ Xây dựng⁴ kiến nghị giảm thuế suất thuế xuất khẩu mặt hàng clanhke xi măng từ 10% xuống 5% trong thời gian từ nay đến hết năm 2026 để hỗ trợ ngành xi măng trong nước đang gặp nhiều khó khăn.

b) Chính sách thuế hiện hành và phương án đề xuất của Bộ Tài chính

Mặt hàng clanhke và xi măng thuộc nhóm 25.23 tại Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu Việt Nam, có tổng kim ngạch xuất khẩu năm 2024 là 1,14 tỷ USD. Trong đó, mặt hàng clanhke thuộc 2 mã 2523.10.10 và 2523.10.90 có mức thuế suất thuế xuất khẩu tại Biểu thuế xuất khẩu ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP là 10%, kim ngạch xuất khẩu năm 2024 là 301,4 triệu USD (các dòng hàng còn lại của nhóm 25.23 không có thuế xuất khẩu).

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Chính phủ, Bộ Tài chính trình Chính phủ giảm thuế suất thuế xuất khẩu đối với mặt hàng clanhke xi măng từ 10% xuống 5% đến hết năm 2026 (như đề xuất của Bộ Xây dựng) để các doanh nghiệp sản xuất clanhke xi măng có thời gian trên 01 năm để điều chỉnh phương án sản xuất kinh doanh và xử lý hàng tồn kho. Từ ngày 01/01/2027 áp dụng mức thuế suất thuế xuất khẩu 10%.

Thực hiện theo phương án này, dự kiến số thu ngân sách nhà nước **giảm khoảng 376,7 tỷ đồng/năm**.

3.2. Sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng hạt nhựa PP và PE

a) Nội dung kiến nghị

Tập đoàn SCG⁵ kiến nghị tăng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi (MFN) của mặt hàng nhựa Polypropylene (PP) và Polyethylene (PE) lên 10% để bảo vệ ngành hóa dầu còn non trẻ của Việt Nam trong giai đoạn suy thoái hiện nay, đảm bảo tính bền vững lâu dài bằng cách giảm sự phụ thuộc vào các nhà cung cấp nước ngoài.

b) Chính sách thuế hiện hành và phương án đề xuất của Bộ Tài chính

Trước đây, Bộ Tài chính đã nhiều lần nhận được kiến nghị của Công ty LSP và Tập đoàn SCG về việc tăng thuế MFN đối với mặt hàng hạt nhựa PP (thuộc 4 mã hàng 3902.10.40, 3902.10.90, 3902.30.90, 3902.90.90) và PE

⁴ Công văn số 1646/BXD-KHCNMT&VLXD ngày 05/4/2025 của Bộ Xây dựng về thuế xuất khẩu mặt hàng clanhke xi măng.

⁵ Công văn ngày 10/3/2025 của Tập đoàn SCG gửi Thủ tướng Chính phủ và các Bộ ngành về tiến độ Dự án cải tạo LSP và tình hình dừng hoạt động của LSP.

(thuộc 4 mã hàng 3901.10.92, 3901.20.00, 3901.40.00, 3404.90.90).

- Các mặt hàng hạt nhựa PP (mã 3902.10.40, 3902.10.90, 3902.30.90, 3902.90.90) có kim ngạch nhập khẩu (KNNK) năm 2024 là khoảng 1,5 tỷ USD, KNNK chịu thuế MFN là 451 triệu USD (chiếm 30% tổng KNNK), thị trường nhập khẩu chủ yếu là Hàn Quốc, Trung Quốc, Ả-rập Xê-út. Mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi tại các FTA cơ bản là 0%.

- Các mặt hàng hạt nhựa PE (mã 3901.10.92, 3901.20.00, 3901.40.00, 3404.90.90) có KNNK năm 2024 là gần 2 tỷ USD, KNNK chịu thuế MFN là 1,7 tỷ USD (chiếm 86% tổng KNNK), thị trường nhập khẩu chủ yếu là Ả-rập Xê-út, Hàn Quốc, Hoa Kỳ, Thái Lan. Mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi tại các FTA là 0%.

Mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi hiện hành đối với mặt hàng hạt nhựa PP và PE được quy định tại Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, đang áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi 0% (đối với các mã 3902.90.90, 3901.10.92, 3901.20.00, 3901.40.00) và 3% (đối với các mã 3902.10.40, 3902.10.90, 3902.30.90, 3404.90.90). Mức thuế trần cam kết WTO của các mặt hàng này là 6% - 6,5% tùy mã.

Trước đây, trong quá trình nghiên cứu trình Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP, Bộ Tài chính đã có công văn số 12502/BTC-CST ngày 15/11/2023 gửi xin ý kiến các Bộ, ngành, UBND các tỉnh, thành phố, VCCI và các Hiệp hội có liên quan về nội dung dự thảo Nghị định, trong đó đã đề xuất phương án tăng thuế nhập khẩu ưu đãi của 04 mã hàng hạt nhựa PP, PE từ 0% lên 2%. Tuy nhiên, phương án này đã không nhận được sự đồng thuận của Bộ Công Thương (cơ quan quản lý chuyên ngành), Hiệp hội Nhựa và một số cơ quan có liên quan do năng lực sản xuất hạt nhựa PP và PE của các doanh nghiệp trong nước chưa đủ đáp ứng nhu cầu của thị trường Việt Nam.

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại công văn số 3249/VPCP-KTTH, Bộ Tài chính trình Chính phủ tăng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với 04 mã hàng hạt nhựa PP và PE từ 0% lên 2% (tương tự như đề xuất được Bộ Tài chính trình Chính phủ trước đây).

Thực hiện theo phương án này, dự kiến số thu ngân sách nhà nước **tăng khoảng 924,6 tỷ đồng/năm.**

3.3. Sửa đổi quy định về sản lượng xe để khuyến khích đầu tư nhà máy sản xuất, lắp ráp xe ô tô

a) Nội dung kiến nghị

Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Ninh⁶ đề nghị cho phép dự án sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước (nếu hoạt động theo mô hình Tập đoàn kinh tế/Tổng Công ty) được phép cộng gộp sản lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp của các công ty con sản xuất, lắp ráp ô tô trong cùng Tập đoàn để tính sản lượng tối

⁶ Công văn số 551/ĐĐBQH ngày 02/12/2024 của Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Ninh.

thiểu hưởng ưu đãi thuế nhập khẩu 0% linh kiện ô tô. Đây cũng là kiến nghị của Tập đoàn Thành Công⁷. Cụ thể, Tập đoàn Thành Công đề nghị bổ sung vào khoản 3 Điều 8 như sau: “*Trường hợp doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nếu hoạt động theo mô hình tập đoàn kinh tế, tổng công ty thì được cộng gộp sản lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp của các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong cùng tập đoàn để tính sản lượng tối thiểu khi xét điều kiện hưởng ưu đãi của Chương trình*”.

b) Chính sách thuế hiện hành và phương án đề xuất của Bộ Tài chính

Theo thông tin của Bộ Công Thương, hiện nay có 56 doanh nghiệp được cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện sản xuất, lắp ráp ô tô với quy mô đầu tư từ 8,89 tỷ đồng (Công ty TNHH ô tô Hoa Mai) đến hơn 24,1 ngàn tỷ đồng (công ty Vinfast). Tính đến năm 2024, quy mô thị trường ô tô Việt Nam khoảng 510.000 xe/năm, trong đó sản lượng sản xuất, lắp ráp là 338.000 xe/năm và sản lượng nhập khẩu là hơn 173.000 xe/năm. Quy mô thị trường ô tô Việt Nam còn nhỏ so với khu vực trong khi số lượng doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô lại nhiều, thị phần toàn thị trường trong nước bị chia nhỏ. Theo Bộ Công Thương, dự kiến đến năm 2030, tổng tiêu thụ ô tô vào khoảng 1 – 1,1 triệu chiếc. Như vậy, trong 05 năm tới phải đạt mục tiêu tiêu thụ gấp đôi so với hiện tại.

Tham khảo mô hình phát triển của các nước cho thấy, các nước có nền công nghiệp ô tô lớn như Nhật Bản, Indonesia, Thái Lan, Malaysia đều phát triển theo mô hình kim tự tháp. Theo mô hình này thì số lượng doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô chỉ vài doanh nghiệp có quy mô lớn (chóp của mô hình). Chính phủ các nước này đều có các chính sách để thu hút và tạo điều kiện cho doanh nghiệp lớn phát triển, các doanh nghiệp nhỏ sẽ phải tự đào thải hoặc sát nhập vào doanh nghiệp lớn.

Đến nay, mặc dù ngành công nghiệp ô tô của Việt nam đã đạt được một số thành tựu nhưng vẫn đang phát triển muộn hơn so với các nước trong khu vực khoảng 30 năm và cùng với việc thuế nhập khẩu trong ATIGA giảm về 0% đang tạo ra áp lực cạnh tranh lớn và đe dọa nền sản xuất trong nước. Các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô chưa làm chủ được công nghệ cốt lõi, chưa tạo được sự hợp tác, liên kết và chuyên môn hoá giữa các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp và doanh nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng.

Chương trình ưu đãi thuế được ban hành góp phần tạo sự cạnh tranh đối với ô tô nhập khẩu, bảo hộ sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước, đã thực hiện được 08 năm, còn 03 năm (đến 2027) là thời điểm tổng kết toàn bộ các chính sách ưu đãi liên quan đến ngành công nghiệp ô tô (thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt, lệ phí trước bạ). Các doanh nghiệp từ khi tham gia Chương trình ưu đãi thuế đã liên tục mở rộng sản xuất, quy mô và ghi nhận các kết quả tốt từ các doanh nghiệp, tập đoàn ô tô trong nước như Vinfast đã bàn giao 87.000 xe ô tô chạy điện, niêm yết trên sàn chứng khoán Hoa Kỳ; Thành Công đạt 67.168 xe, đã mở rộng các nhà máy ở nhiều tỉnh khác nhau; Thaco Trường Hải tiêu thụ khoảng

⁷ Công văn số 34/2024/CV-TCG ngày 09/12/2024 của Công ty Cổ phần Tập đoàn Thành Công.

92.000 xe và đã tiến tới xuất khẩu các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô cho các doanh nghiệp FDI và cung cấp linh kiện, phụ tùng ô tô cho các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước. Theo đó, đây là giai đoạn phù hợp để các doanh nghiệp là Tập đoàn, Tổng công ty có quy mô lớn bứt phá và dẫn dắt thị trường ô tô trong nước.

Vì vậy, Bộ Tài chính thấy rằng việc bổ sung quy định cho phép các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe ô tô theo mô hình tập đoàn, tổng công ty được cộng gộp sản lượng của các công ty con để tính sản lượng tối thiểu khi xét điều kiện hưởng ưu đãi của Chương trình ưu đãi thuế là cần thiết để góp phần cụ thể hóa chủ trương, định hướng của Đảng và Nhà nước đối với phát triển kinh tế tư nhân có tiềm lực lớn tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu, đảm bảo phù hợp với mô hình phát triển của các nước có nền công nghiệp ô tô lớn.

Để đảm bảo rõ ràng, đúng quy định của Luật Doanh nghiệp, Bộ Tài chính trình Chính phủ bổ sung điểm c.3.7 khoản 3 Điều 8 như sau:

“c.3.7) Trường hợp doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe ô tô đáp ứng các điều kiện theo quy định, nếu hoạt động theo mô hình công ty mẹ, công ty con theo quy định của Luật Doanh nghiệp thì được cộng gộp sản lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp của các công ty con để tính sản lượng tối thiểu khi xét điều kiện hưởng ưu đãi của Chương trình ưu đãi thuế. Công ty mẹ chịu trách nhiệm về việc xác định sản lượng tổng của các công ty con đủ điều kiện áp dụng Chương trình ưu đãi thuế. Trên cơ sở đó, cơ quan hải quan nơi công ty con đóng trụ sở chính hoặc nơi công ty con có cơ sở sản xuất, lắp ráp xe ô tô thực hiện hoàn thuế tương ứng với sản lượng xe ô tô do công ty con đó sản xuất, lắp ráp đã xuất xưởng trong kỳ xét ưu đãi. Trường hợp doanh nghiệp kê khai không đúng thực tế thì bị truy thu thuế và xử phạt vi phạm pháp luật về thuế.”

Thực hiện theo phương án này, tác động về mặt ngân sách nhà nước sẽ phụ thuộc vào thực tế thay đổi trong kế hoạch sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp khi chính sách được ban hành.

3.4. Sửa đổi, bổ sung quy định về sản lượng xe để khuyến khích phát triển xe ô tô điện

a) Nội dung kiến nghị

VAMA⁸ đề nghị sửa điều kiện về sản lượng quy định tại khoản 3 Điều 8 theo hướng cho phép mở rộng đối tượng được cộng sản lượng xe thân thiện môi trường để tính sản lượng chung tối thiểu của nhóm xe, mẫu xe ô tô xăng, dầu khi xét ưu đãi.

b) Chính sách thuế hiện hành và phương án đề xuất của Bộ Tài chính

Theo quy định của Chương trình ưu đãi thuế ban hành tại Nghị định số 26/2023/NĐ-CP thì doanh nghiệp được hưởng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi 0% đối với linh kiện, phụ tùng trong nước chưa sản xuất được đã sử dụng để sản xuất, lắp ráp ô tô nếu đáp ứng một số điều kiện nhất định, trong đó bao gồm

⁸ Công văn số 120602/2024/VAMA ngày 06/12/2024 của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam.

điều kiện về sản lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong kỳ xét ưu đãi. Điều kiện về sản lượng bao gồm sản lượng chung tối thiểu (là sản lượng sản xuất, lắp ráp áp dụng cho từng nhóm xe ô tô như nhóm xe chở người từ 09 chỗ chở xuống, nhóm xe buýt...) và sản lượng riêng tối thiểu (là sản lượng sản xuất, lắp ráp của một mẫu xe trong nhóm xe mà doanh nghiệp đã đăng ký) được quy định tại khoản 3 Điều 8.

Cụ thể, doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe ô tô xăng, dầu được lựa chọn 1 trong các điều kiện về sản lượng sau:

(i) Đáp ứng cả sản lượng chung tối thiểu cho từng nhóm xe và sản lượng riêng tối thiểu cho ít nhất 1 mẫu xe (ví dụ, xe ô tô xăng, dầu dưới 9 chỗ trở xuống phải đạt sản lượng chung tối thiểu 23.000 xe/năm, sản lượng riêng tối thiểu là 9.000 xe/năm) (điểm c.3.1).

(ii) Chỉ cần đáp ứng sản lượng riêng tối thiểu bằng 1,3 lần trở lên sản lượng riêng tối thiểu của mẫu xe ô tô từ 09 chỗ ngồi trở xuống nếu doanh nghiệp chỉ đăng ký 01 mẫu xe (điểm c.3.2) hoặc bằng 1,5 lần trở lên sản lượng riêng tối thiểu của mẫu xe ô tô từ 09 chỗ ngồi trở xuống nếu doanh nghiệp đăng ký 02 mẫu xe (điểm c.3.3).

(iii) Chỉ cần đáp ứng điều kiện về sản lượng chung tối thiểu nếu doanh nghiệp đăng ký từ 02 nhóm xe trở lên, cụ thể, tổng sản lượng sản xuất, lắp ráp thực tế của tất cả các nhóm xe đã đăng ký phải tối thiểu bằng tổng sản lượng chung tối thiểu của nhóm xe tương ứng (điểm c.3.4).

Ngoài ra, để khuyến khích doanh nghiệp chuyển đổi sản xuất, lắp ráp sang xe thân thiện với môi trường, tại Chương trình ưu đãi thuế đã quy định riêng đối với doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe ô tô thân thiện môi trường chỉ cần đáp ứng sản lượng cho từng nhóm xe (xe ô tô chở người, xe buýt...) là 250 xe/năm. Đồng thời, bổ sung trường hợp doanh nghiệp sản xuất xe ô tô xăng, dầu kết hợp sản xuất xe thân thiện môi trường thì doanh nghiệp được cộng sản lượng xe ô tô thân thiện môi trường vào sản lượng chung tối thiểu của cùng nhóm xe ô tô xăng, dầu để xét ưu đãi theo điều kiện (i) nêu trên (điểm c.3.1).

Hiện nay, nhiều doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe ô tô xăng, dầu đang tăng cường đầu tư mở rộng sang sản xuất, lắp ráp cả xe ô tô thân thiện môi trường và sản lượng xe thân thiện môi trường được sản xuất, lắp ráp ngày càng tăng lên. Để tiếp tục khuyến khích các doanh nghiệp thực hiện chuyển đổi xanh, tạo động lực cho doanh nghiệp chuyển đổi sang xe ô tô điện chạy pin (có mức phát thải ròng bằng 0 và việc đầu tư vào xe ô tô điện chạy pin có chi phí vận hành, đầu tư cao hơn so với các dòng xe thân thiện môi trường khác), Bộ Tài chính trình Chính phủ bổ sung quy định theo hướng cho phép doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe ô tô xăng, dầu được cộng sản lượng xe ô tô điện chạy pin vào tính chung sản lượng chung tối thiểu và sản lượng riêng tối thiểu của từng nhóm xe, mẫu xe sử dụng nhiên liệu xăng, dầu khi xét ưu đãi theo các điểm c.3.1, c.3.2, c.3.3 và c.3.4.

Cụ thể, bổ sung điểm c.3.6 vào khoản 3 Điều 8 như sau: "*c.3.6) Trường*

hợp doanh nghiệp đáp ứng các điểm c.3.1, c.3.2, c.3.3, c.3.4 khoản này mà sản xuất, lắp ráp thêm dòng xe ô tô điện chạy pin thì khi xác định sản lượng chung tối thiểu và sản lượng riêng tối thiểu của nhóm xe, mẫu xe thuộc các điểm c.3.1, c.3.2, c.3.3, c.3.4 thì được cộng sản lượng tối thiểu xe ô tô điện chạy pin trong kỳ xét ưu đãi vào sản lượng chung tối thiểu, sản lượng riêng tối thiểu của từng nhóm xe, mẫu xe sử dụng nhiên liệu xăng, dầu khi xét ưu đãi.”

Thực hiện theo phương án này, tác động về mặt ngân sách nhà nước sẽ phụ thuộc vào thực tế thay đổi trong kế hoạch sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp khi chính sách được ban hành.

3.5. Sửa đổi mức thuế suất thuế xuất khẩu đối với mặt hàng phospho vàng

a) Xác định vấn đề

Trong quá trình rà soát các mức thuế xuất khẩu quy định tại Nghị định số 26/2023/NĐ-CP, Bộ Tài chính thấy rằng cần thiết phải điều chỉnh mức thuế suất thuế xuất khẩu đối với mặt hàng phospho vàng để bảo vệ tài nguyên quốc gia, phục vụ cho các ngành công nghiệp quan trọng trong nước (đây là nguyên liệu quan trọng để sản xuất chất bán dẫn, pin xe điện) và góp phần giảm thiểu các tác động tiêu cực đến môi trường.

b) Chính sách thuế hiện hành và phương án đề xuất của Bộ Tài chính

Mặt hàng phospho vàng thuộc mã 2804.70.00.10 có thuế suất thuế xuất khẩu quy định tại Biểu thuế xuất khẩu ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP là 5%. Kim ngạch xuất khẩu mặt hàng này năm 2024 là 326,9 triệu USD; thị trường xuất khẩu chủ yếu là Ấn Độ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan.

Phospho vàng tại Việt Nam chủ yếu được sản xuất từ quặng Apatit - là nguồn tài nguyên khoáng sản không tái tạo và có giới hạn trong tự nhiên. Việc khai thác đối với tài nguyên là quặng Apatit chịu mức thuế suất thuế tài nguyên là 8% theo quy định tại Biểu mức thuế suất thuế tài nguyên ban hành kèm theo Nghị quyết 1084/2015/UBTVQH13 ngày 10/12/2015 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Theo đánh giá của Tập đoàn Hóa chất Việt Nam (Vinachem) thì chất lượng quặng Apatit (để khai thác và sản xuất phospho vàng) tại Việt Nam qua các năm ngày càng suy giảm, hàm lượng tạp chất oxit kim loại có hại (Fe_2O_3 , Al_2O_3 , MgO ,...) có xu hướng ngày càng tăng, đòi hỏi công nghệ xử lý phức tạp. Trong khi đó, nhu cầu sử dụng phospho vàng ngày càng tăng mạnh do vai trò thiết yếu của nó trong ngành công nghiệp hóa chất, phân bón và đặc biệt là trong sản xuất chất bán dẫn và pin xe điện (phospho vàng là nguyên liệu đầu vào chính để sản xuất Acid Phosphoric (H_3PO_4) – chất vốn được dùng trong sản xuất chất bán dẫn và pin xe điện).

Bên cạnh đó, phospho vàng là một chất rất độc, trong không khí dễ bốc cháy, vì vậy, đây là ngành công nghiệp tiêu thụ nhiều năng lượng, luôn tiềm

ẩn nguy cơ gây ô nhiễm, cháy nổ rất cao nếu không áp dụng các biện pháp nghiêm ngặt để thu hồi, xử lý chất thải. Trong những năm gần đây, nhằm gìn giữ tài nguyên, bảo vệ môi trường và giảm thiểu các vấn đề về tai nạn lao động liên quan đến việc khai thác khoáng sản, một số quốc gia như Trung Quốc đã ban hành các chính sách nhằm thúc đẩy ngành công nghiệp phospho vàng phát triển theo hướng xanh, tiết kiệm năng lượng và ít carbon. Kể từ năm 2012 Trung Quốc bắt đầu tăng thuế xuất khẩu lên 9 loại khoáng sản, trong đó phospho vàng chịu thuế xuất khẩu 20%. Đến năm 2018, Trung Quốc dừng hoàn toàn việc xuất khẩu và phospho sản xuất chỉ phục vụ cho nhu cầu tiêu thụ trong nước, đây cũng là năm mà ngành sản xuất chất bán dẫn bùng nổ tại Trung Quốc, ước tính doanh thu từ sản xuất chất bán dẫn giúp Trung Quốc thu về 150 tỷ USD trong năm 2018.

Từ những lý do nêu trên, Bộ Tài chính thấy rằng cần thiết phải tăng mức thuế suất thuế xuất khẩu đối với mặt hàng phospho vàng để giảm thiểu tác động ô nhiễm môi trường từ việc sản xuất phospho vàng quá mức, góp phần bảo vệ trữ lượng quặng Apatit để sản xuất phospho vàng cho các ngành sản xuất trong nước, đặc biệt là cho ngành công nghiệp bán dẫn hiện đang là một trong những ngành, lĩnh vực cần ưu tiên phát triển.

Do đó, Bộ Tài chính trình Chính phủ điều chỉnh tăng mức thuế xuất khẩu phospho vàng từ 5% lên 15% (nằm trong khung thuế suất thuế xuất khẩu của mặt hàng này là từ 0% - 20% quy định tại Biểu thuế xuất khẩu theo danh mục nhóm hàng chịu thuế và khung thuế suất thuế xuất khẩu đối với từng nhóm hàng chịu thuế ban hành kèm theo Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu).

Thực hiện theo phương án này, số thu ngân sách nhà nước dự kiến **tăng 817,4 tỷ đồng/năm**.

3.6. Sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng tấm thép đen cán để tráng thiếc

a) Xác định vấn đề

Qua rà soát Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP, Bộ Tài chính thấy rằng cần thiết phải điều chỉnh mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng tấm thép đen cán để tráng thiếc (Tin-mill Blackplate - TMBP) để ngăn ngừa gian lận trong phân loại.

b) Chính sách thuế hiện hành và phương án đề xuất của Bộ Tài chính

Theo quy định tại Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP, nhóm 72.09 "*Các mặt hàng sắt hoặc thép không hợp kim được cán phẳng, có chiều rộng từ 600mm trở lên, cán nguội (ép nguội), chưa dát phủ (clad), phủ, mạ (coated) hoặc tráng (plated)*" có mức thuế suất MFN là 7%, trừ mặt hàng TMBP mã HS 7209.18.10 có thuế suất MFN là 0% (mức thuế trần cam kết WTO là 7%). KNNK năm 2024 của cả nhóm 72.09 là 183,4 triệu USD, trong đó, KNNK mã HS 7209.18.10 là 56,1 triệu USD (chiếm 30% tổng KNNK), thị trường nhập khẩu chủ yếu là Nhật Bản, Đài Loan.

Hiện nay, thuế suất nhập khẩu MFN của cả nhóm 72.09 là 7% (trừ mặt hàng TMBP mã 7209.18.10 là 0%), theo đó để đồng bộ về thuế suất và tránh gian lận kê khai vào mã HS có thuế suất thấp, Bộ Tài chính trình Chính phủ tăng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi của mặt hàng tấm thép đen (tôn đen) cán để tráng thiếc (Tin – mill blackplate – TMBP) thuộc mã HS 7209.18.10 từ 0% lên 7% (bằng mức thuế MFN của các mã khác thuộc nhóm 72.09).

Thực hiện theo phương án này dự kiến số thu NSNN **tăng 108 tỷ đồng/năm**.

Ngoài ra, tại mục “Chú giải mặt hàng” đối với mặt hàng này được quy định tại Chương 72 Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP quy định:

“Mặt hàng “Tấm thép đen (tôn đen) để tráng thiếc” được phân loại vào phân nhóm 7209.18.10, là thép lá cán nguội, thường có độ dày từ ≥ 0.15 mm đến $\leq 0,5$ mm. Có bề mặt bóng, độ phẳng cao, mép phẳng hơn thép cán nóng.

Mặt hàng “Tấm thép đen (tôn đen) để tráng thiếc” đáp ứng theo một trong các tiêu chuẩn sau đây:

- G3303 (Tiêu chuẩn công nghiệp Nhật bản – Japanese Industrial Standard – JIS);
- A0625, A0650, A0657 (Hiệp hội kiểm tra nguyên liệu Mỹ – American Society for Testing and Materials- ASTM)
- 11951 (Tổ chức tiêu chuẩn quốc tế - International Organization for Standardization – ISO)
- 10203, 10205 (Tiêu chuẩn Anh - British Standard – European Norm – BS-EN).

Cơ quan Hải quan yêu cầu người khai hải quan xuất trình các tài liệu như giấy chứng nhận giám định (Inspection Certificate) hoặc giấy chứng nhận sản xuất (Manufacturer’s Certificate) chứng minh mặt hàng này được sử dụng để sản xuất mặt hàng thép tráng thiếc tại thời điểm làm thủ tục hải quan và sau đó nếu cần thiết sẽ tiến hành kiểm tra thực tế tại nơi sản xuất về việc sử dụng mặt hàng này theo mục đích đã khai báo.”

Nội dung Chú giải nêu trên đã được quy định từ năm 2006 (tại Quyết định số 39/2006/QĐ-TTg ngày 28/7/2006 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi) nhằm quản lý chặt chẽ hàng hóa theo đúng mục đích được thể hiện trong tên gọi của mặt hàng TMBP, hạn chế việc doanh nghiệp gian lận trong quá trình phân loại để kê khai vào mã có thuế suất thấp.

Tuy nhiên, theo ý kiến của doanh nghiệp sản xuất thép, mặt hàng TMBP hiện nay được sử dụng để sản xuất thép mạ thiếc hoặc thép mạ crom (không chỉ được sử dụng để sản xuất thép mạ thiếc như được nêu trong Chú giải mặt hàng) và có thể được sử dụng để mạ các kim loại khác trong tương lai theo sự phát triển của công nghệ. Đồng thời, theo phương án điều chỉnh thuế suất thuế nhập

khẩu ưu đãi đối với mặt hàng TMBP từ 0% lên 7% để bằng mức thuế MFN của các mã khác thuộc nhóm 72.09 thì việc quy định Chủ giải mặt hàng nêu trên là không còn phù hợp. Theo đó, Bộ Tài chính trình Chính phủ bỏ nội dung tại Chủ giải hàng hóa đối với mặt hàng TMBP tại Chương 72 Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP.

3.7. Sửa đổi quy định về điều kiện hồ sơ, thủ tục để thống nhất với quy định của pháp luật về giao thông vận tải

Trong quá trình lấy ý kiến các Bộ, Hiệp hội có liên quan về dự thảo Nghị định, Bộ Tài chính nhận được kiến nghị của VAMA⁹ đề nghị bỏ điểm a.7 khoản 8 Điều 8 về việc yêu cầu hồ sơ đăng ký tham gia Chương trình ưu đãi thuế của doanh nghiệp phải có 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 do Thông tư số 55/2024/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) ban hành ngày 15/11/2024 đã không còn quy định về nội dung này.

Hiện hành, tại điểm a.7 khoản 8 Điều 8 về hồ sơ, thủ tục để áp dụng mức thuế suất ưu đãi 0% của nhóm 98.49 quy định hồ sơ cần có *“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)”* để đảm bảo thống nhất với quy định pháp luật liên quan về kiểm tra an toàn kỹ thuật trong sản xuất, lắp ráp ô tô (được quy định tại Thông tư số 25/2019/TT-BGTVT ngày 05/7/2019 của Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng)). Ngày 15/11/2024, Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã ban hành Thông tư số 55/2024/TT-BGTVT về trình tự, thủ tục chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong sản xuất, lắp ráp (có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025). Theo đó, bãi bỏ toàn bộ Thông tư số 25/2019/TT-BGTVT nêu trên và không còn nội dung quy định về 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.

Theo đó, để đảm bảo thống nhất, tránh vướng mắc khi thực hiện, Bộ Tài chính trình Chính phủ bãi bỏ điểm a.7 khoản 8 Điều 8.

V. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN ĐẢM BẢO CHO VIỆC THI HÀNH VĂN BẢN VÀ THỜI GIAN TRÌNH BAN HÀNH

1. Dự kiến nguồn lực, điều kiện đảm bảo cho việc thi hành văn bản

Khi Nghị định được ban hành, toàn bộ nội dung Nghị định sẽ được đăng tải trên Cổng thông tin điện tử của Chính phủ, Cổng thông tin điện tử của Bộ Tài chính và các phương tiện thông tin đại chúng để các cơ quan, tổ chức và người dân biết và thực hiện. Bộ Tài chính sẽ phối hợp với các cơ quan có liên quan cũng như chỉ đạo cơ quan thuế, cơ quan hải quan thực hiện tốt công tác kiểm tra, thanh tra, giám sát để đảm bảo việc thực thi Nghị định có hiệu quả.

⁹ Công văn số 050802/2025/VAMA ngày 08/5/2025 của VAMA.

Nghị định đảm bảo không làm tăng tổ chức, biên chế, không làm phát sinh thủ tục hành chính, không có tác động về giới, không có nội dung về những vấn đề cần phân cấp, phân quyền.

2. Thời gian trình ban hành

Theo khoản 1 Điều 53 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, thời điểm có hiệu lực của văn bản quy phạm pháp luật được quy định như sau:

“1. ...Trường hợp văn bản quy phạm pháp luật được xây dựng, ban hành theo trình tự, thủ tục rút gọn và trong trường hợp đặc biệt có thể có hiệu lực kể từ ngày thông qua hoặc ký ban hành; đồng thời phải được đăng tải ngay trên công báo điện tử, cơ sở dữ liệu quốc gia về pháp luật, cổng thông tin điện tử của cơ quan ban hành và đưa tin trên phương tiện thông tin đại chúng.”

Tại điểm b khoản 1 Điều 50 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định trường hợp xây dựng, ban hành văn bản theo trình tự, thủ tục rút gọn: *“Trường hợp cấp bách để giải quyết vấn đề phát sinh trong thực tiễn”*.

Tại điểm c khoản 2 Điều 50 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định: *“Chính phủ hoặc Thủ tướng Chính phủ tự mình hoặc theo đề nghị của cơ quan chủ trì soạn thảo quyết định việc áp dụng trình tự, thủ tục rút gọn trong xây dựng, ban hành nghị định, nghị quyết của Chính phủ, quyết định của Thủ tướng Chính phủ”*.

Ngày 03/5/2025, Bộ Tài chính đã có công văn số 5850/BTC-CST báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 theo trình tự, thủ tục rút gọn và đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý tại công văn số 3848/VPCP-KTTH ngày 05/5/2025.

Theo đó, căn cứ quy định tại khoản 1 Điều 53, điểm b khoản 1 Điều 50, điểm c khoản 2 Điều 50, Bộ Tài chính trình Chính phủ hiệu lực của Nghị định này là kể từ ngày Nghị định được ký ban hành.

Trên đây là nội dung dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan, Bộ Tài chính kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Lưu: VT, CST (XNK)(b).

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Cao Anh Tuấn

Số: /2025/NĐ-CP

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

DỰ THẢO 3

NGHỊ ĐỊNH

Sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31 tháng 5 năm 2023 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 18 tháng 02 năm 2025;

Căn cứ Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu ngày 06 tháng 4 năm 2016;

Căn cứ Luật Quản lý thuế ngày 13 tháng 6 năm 2019; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Chứng khoán, Luật Kế toán, Luật Kiểm toán độc lập, Luật Ngân sách nhà nước, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Quản lý thuế, Luật Thuế thu nhập cá nhân, Luật Dự trữ quốc gia, Luật Xử lý vi phạm hành chính ngày 29 tháng 11 năm 2024;

Căn cứ Luật Hải quan ngày 23 tháng 6 năm 2014;

Căn cứ Nghị quyết số 71/2006/QH11 ngày 29 tháng 11 năm 2006 của Quốc hội phê chuẩn Nghị định thư gia nhập Hiệp định thành lập Tổ chức thương mại thế giới của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Tài chính;

Chính phủ ban hành Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31 tháng 5 năm 2023 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan (sau đây gọi là Nghị định số 26/2023/NĐ-CP).

Điều 1. Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 8 Nghị định số 26/2023/NĐ-CP

1. Bổ sung điểm c.3.6 và c.3.7 vào khoản 3 Điều 8 Nghị định số 26/2023/NĐ-CP như sau:

“c.3.6) Trường hợp doanh nghiệp đáp ứng các điểm c.3.1, c.3.2, c.3.3, c.3.4 khoản này mà sản xuất, lắp ráp thêm dòng xe ô tô điện chạy pin thì khi xác định sản lượng chung tối thiểu và sản lượng riêng tối thiểu của nhóm xe, mẫu xe thuộc các điểm c.3.1, c.3.2, c.3.3, c.3.4 thì được cộng sản lượng tối thiểu xe ô tô điện chạy pin trong kỳ xét ưu đãi vào sản lượng chung tối thiểu, sản lượng riêng tối thiểu của từng nhóm xe, mẫu xe sử dụng nhiên liệu xăng, dầu khi xét ưu đãi.

c.3.7) Trường hợp doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe ô tô đáp ứng các điều kiện theo quy định, nếu hoạt động theo mô hình công ty mẹ, công ty con theo quy định của Luật Doanh nghiệp thì được cộng gộp sản lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp của các công ty con để tính sản lượng tối thiểu khi xét điều kiện hưởng

ưu đãi của Chương trình ưu đãi thuế. Công ty mẹ chịu trách nhiệm về việc xác định sản lượng tổng của các công ty con đủ điều kiện áp dụng Chương trình ưu đãi thuế. Trên cơ sở đó, cơ quan hải quan nơi công ty con đóng trụ sở chính hoặc nơi công ty con có cơ sở sản xuất, lắp ráp xe ô tô thực hiện hoàn thuế tương ứng với sản lượng xe ô tô do công ty con đó sản xuất, lắp ráp đã xuất xưởng trong kỳ xét ưu đãi. Trường hợp doanh nghiệp kê khai không đúng thực tế thì bị truy thu thuế và xử phạt vi phạm pháp luật về thuế.”

2. Bãi bỏ điểm a.7 khoản 8 Điều 8 Nghị định số 26/2023/NĐ-CP.

Điều 2. Sửa đổi mức thuế suất thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu ưu đãi và chú giải mặt hàng đối với một số mặt hàng quy định tại Phụ lục I – Biểu thuế xuất khẩu, Phụ lục II - Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng chịu thuế ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP

1. Sửa đổi mức thuế suất thuế xuất khẩu, mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với một số mặt hàng quy định tại Phụ lục I – Biểu thuế xuất khẩu, Phụ lục II - Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng chịu thuế ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP thành các mức thuế suất thuế xuất khẩu, mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi mới quy định tại Phụ lục I và Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này.

2. Bãi bỏ điểm 1, phần “Chú giải mặt hàng”, Chương 72, Mục I, Phụ lục II - Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng chịu thuế ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP.

Điều 3. Hiệu lực thi hành

1. Nghị định này có hiệu lực từ ngày tháng năm

2. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này./.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán nhà nước;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: VT, KTTH (2b).

**TM. CHÍNH PHỦ
KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG**

Hồ Đức Phớc

Phụ lục I
SỬA ĐỔI MỨC THUẾ SUẤT THUẾ XUẤT KHẨU CỦA MỘT SỐ MẶT
HÀNG TẠI PHỤ LỤC I BAN HÀNH KÈM THEO NGHỊ ĐỊNH SỐ
26/2023/NĐ-CP

(Kèm theo Nghị định số /2025/NĐ-CP
ngày tháng năm 2025 của Chính phủ)

STT	Mã hàng	Mô tả hàng hóa	Thuế suất (%)
80	28.04	Hydro, khí hiếm và các phi kim loại khác.	
	2804.10.00	- Hydro	0
		- Khí hiếm:	
	2804.21.00	- - Argon	0
	2804.29.00	- - Loại khác	0
	2804.30.00	- Nitơ	0
	2804.40.00	- Oxy	0
	2804.50.00	- Bo; telur	0
		- Silic:	
	2804.61.00	- - Có hàm lượng silic không dưới 99,99% tính theo trọng lượng	0
	2804.69.00	- - Loại khác	0
	2804.70.00	- Phospho:	
	2804.70.00.10	- - Phospho vàng	15
	2804.70.00.90	- - Loại khác	0
	2804.80.00	- Arsen	0
	2804.90.00	- Selen	0
211		Vật tư, nguyên liệu, bán thành phẩm (gọi chung là hàng hóa) không quy định ở trên có giá trị tài nguyên, khoáng sản cộng với chi phí năng lượng chiếm từ 51% giá thành sản phẩm trở lên	
	25.23	Xi măng poóc lăng, xi măng nhôm, xi măng xỉ (xốp), xi măng super sulphat và xi măng chịu nước (xi măng thủy lực) tương tự, đã hoặc chưa pha màu hoặc ở dạng clanhke.	
	2523.10	- Clanhke xi măng:	
	2523.10.10	- - Loại dùng để sản xuất xi măng trắng	5% Từ ngày 01/01/2027



STT	Mã hàng	Mô tả hàng hóa	Thuế suất (%)
			áp dụng mức thuế suất 10%.
	2523.10.90	- - Loại khác	5% Từ ngày 01/01/2027 áp dụng mức thuế suất 10%.

Phụ lục II
SỬA ĐỔI MỨC THUẾ SUẤT THUẾ NHẬP KHẨU ƯU ĐÃI CỦA MỘT SỐ
MẶT HÀNG TẠI PHỤ LỤC II BAN HÀNH KÈM THEO NGHỊ ĐỊNH SỐ
26/2023/NĐ-CP

(Kèm theo Nghị định số /2025/NĐ-CP
ngày tháng năm 2025 của Chính phủ)

Mã hàng	Mô tả hàng hóa	Thuế suất (%)
39.01	Các polyme từ etylen, dạng nguyên sinh.	
3901.10	- Polyetylen có trọng lượng riêng dưới 0,94:	
	- - Dạng lỏng hoặc dạng nhão:	
3901.10.12	- - - Polyetylen chứa các monomer alpha-olefin từ 5% trở xuống	0
3901.10.19	- - - Loại khác	0
	- - Loại khác:	
3901.10.92	- - - Polyetylen chứa các monomer alpha-olefin từ 5% trở xuống	2
3901.10.99	- - - Loại khác	0
3901.20.00	- Polyetylen có trọng lượng riêng từ 0,94 trở lên	2
3901.30.00	- Các copolyme etylen-vinyl axetat	0
3901.40.00	- Các copolyme etylene-alpha-olefin, có trọng lượng riêng dưới 0,94	2
3901.90	- Loại khác:	
3901.90.40	- - Dạng phân tán	0
3901.90.90	- - Loại khác	0

Mã hàng	Mô tả hàng hóa	Thuế suất (%)
39.02	Các polyme từ propylen hoặc từ các olefin khác, dạng nguyên sinh.	
3902.10	- Polypropylen:	
3902.10.30	- - Dạng phân tán	3
3902.10.40	- - Dạng hạt, viên, hạt cườm, vảy, mảnh và các dạng tương tự	3
3902.10.90	- - Loại khác	3
3902.20.00	- Polyisobutylen	0
3902.30	- Các copolyme propylen:	
3902.30.30	- - Dạng lỏng hoặc dạng nhão	3
3902.30.90	- - Loại khác	3
3902.90	- Loại khác:	
3902.90.10	- - Polypropylen đã clo hóa dùng để sản xuất mực in	0
3902.90.90	- - Loại khác	2
72.09	Các sản phẩm sắt hoặc thép không hợp kim được cán phẳng, có chiều rộng từ 600 mm trở lên, cán nguội (ép nguội), chưa dát phủ (clad), phủ, mạ (coated) hoặc tráng (plated).	
	- Ở dạng cuộn, chưa được gia công quá mức cán nguội (ép nguội):	
7209.15.00	- - Có chiều dày từ 3 mm trở lên	7
7209.16	- - Có chiều dày trên 1 mm đến dưới 3 mm:	
7209.16.10	- - - Chiều rộng không quá 1.250 mm	7
7209.16.90	- - - Loại khác	7
7209.17	- - Có chiều dày từ 0,5 mm đến 1 mm:	
7209.17.10	- - - Chiều rộng không quá 1.250 mm	7
7209.17.90	- - - Loại khác	7
7209.18	- - Có chiều dày dưới 0,5 mm:	
7209.18.10	- - - Tấm thép đen (tôn đen) cán để tráng thiếc (Tin - mill blackplate - TMBP)	7
	- - - Loại khác:	
7209.18.91	- - - - Có hàm lượng carbon dưới 0,6% tính theo khối lượng và chiều dày không quá 0,17 mm	7
7209.18.99	- - - - Loại khác	7
	- Không ở dạng cuộn, chưa được gia công quá mức cán nguội (ép nguội):	

Mã hàng	Mô tả hàng hóa	Thuế suất (%)
7209.25.00	- - Có chiều dày từ 3 mm trở lên	7
7209.26	- - Có chiều dày trên 1 mm đến dưới 3 mm:	
7209.26.10	- - - Chiều rộng không quá 1.250 mm	7
7209.26.90	- - - Loại khác	7
7209.27	- - Có chiều dày từ 0,5 mm đến 1 mm:	
7209.27.10	- - - Chiều rộng không quá 1.250 mm	7
7209.27.90	- - - Loại khác	7
7209.28	- - Có chiều dày dưới 0,5 mm:	
7209.28.10	- - - Có hàm lượng carbon dưới 0,6% tính theo khối lượng và chiều dày không quá 0,17 mm	7
7209.28.90	- - - Loại khác	7
7209.90	- Loại khác:	
7209.90.10	- - Dạng lượn sóng	7
7209.90.90	- - Loại khác	7



CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày tháng 5 năm 2025

Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý của cơ quan, tổ chức về Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan

1. Căn cứ xây dựng Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý của cơ quan, tổ chức, cá nhân

Thực hiện theo quy định tại điểm a khoản 5 Điều 51 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

2. Cơ quan, tổ chức lấy ý kiến

Ngày 06/5/2025, Bộ Tài chính đã có công văn số 5946/BTC-CST gửi xin ý kiến các Bộ, Hiệp hội có liên quan về dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan (dự thảo Nghị định).

Trên cơ sở ý kiến của các Bộ, Hiệp hội, Bộ Tài chính đã tổng hợp đầy đủ các ý kiến góp ý và giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý như sau:

NHÓM VẤN ĐỀ	CHỦ THỂ GÓP Ý	NỘI DUNG GÓP Ý	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
Dự thảo Nghị định	Bộ Xây dựng	Nhất trí với dự thảo Nghị định.	
Dự thảo Nghị định	Bộ Nông nghiệp và Môi trường	Nhất trí với dự thảo Nghị định.	
Dự thảo Nghị định	Bộ Tư pháp	Việc xây dựng Nghị định phù hợp với quy định của Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu	Bộ Tài chính đã rà soát và đánh giá tác động cụ thể của các đề xuất điều chỉnh, cũng như đảm bảo phù hợp với các quy định

NHÓM VẤN ĐỀ	CHỦ THỂ GÓP Ý	NỘI DUNG GÓP Ý	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
		và chức năng, nhiệm vụ của Bộ Tài chính. Đồng thời, đề nghị phối hợp với các Bộ, ngành rà soát, đánh giá kỹ lưỡng tác động của việc sửa đổi, bổ sung, đảm bảo việc điều chỉnh này phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng (như về chống lợi ích nhóm), Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.	liên quan đến chống lợi ích nhóm trong xây dựng văn bản quy phạm pháp luật theo Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 của Hội nghị lần thứ sáu Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam trong giai đoạn mới và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.
Dự thảo Nghị định	Bộ Công Thương	Chưa có văn bản (Nhất trí).	
Dự thảo Nghị định	Bộ Khoa học và Công nghệ	Chưa có văn bản (Nhất trí).	
Dự thảo Nghị định	Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam	Đề nghị bổ sung thêm cách tính sản lượng vào mục c.3.4 khoản 3 Điều 8 theo 1 trong 2 cách: - Cách 1: Bổ sung thêm “<i>Trường hợp doanh nghiệp đăng ký tham gia Chương trình ưu đãi thuế từ 02 nhóm xe trở lên trong đó có xe chở người từ 09 chỗ trở xuống, dung tích xi lanh từ 2.500cc trở xuống và tổng sản lượng sản xuất, lắp ráp thực tế của tất cả các nhóm xe đã đăng ký tham gia Chương trình ưu đãi thuế trong kỳ xét ưu đãi tối thiểu bằng tổng sản lượng chung tối thiểu của 01 nhóm xe trở lên tương ứng đã đăng ký quy định tại điểm a khoản 5 Điều này cộng với sản lượng tương ứng của nhóm còn lại được quy định tại điểm c.3.2 hoặc c.3.3 và đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản 2, điểm a, c.1, c.2 khoản 3, khoản 4, khoản 6, khoản 7, khoản 8 Điều này thì doanh nghiệp được áp dụng thuế suất 0% đối với linh kiện nhập khẩu để sản xuất, lắp ráp các xe thuộc các nhóm xe mà doanh nghiệp đã đăng ký tham gia chương trình xuất xưởng trong kỳ xét ưu</i>	Theo quy định của Chương trình ưu đãi thuế, điều kiện tham gia Chương trình ưu đãi thuế và được áp dụng mức thuế suất MFN 0% đối với linh kiện, phụ tùng nhập khẩu để sản xuất, lắp ráp ô tô là doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô phải có Giấy chứng nhận đủ điều kiện sản xuất, lắp ráp ô tô do Bộ Công Thương cấp và đáp ứng các điều kiện theo quy định tại Nghị định, trong đó bao gồm điều kiện về sản lượng. Doanh nghiệp phải đạt đủ điều kiện về sản lượng (bao gồm sản lượng chung tối thiểu cho các loại xe và sản lượng riêng tối thiểu cho từng mẫu xe) theo quy định cho từng nhóm xe, các doanh nghiệp sẽ không được hưởng các chính sách ưu đãi của Chương trình nếu không đáp ứng điều kiện về sản lượng trong kỳ xét ưu đãi thuế. Điều kiện về sản lượng là điều kiện quan trọng và tiên quyết để doanh nghiệp đầu tư vốn, mở rộng sản xuất, nâng cao tỉ lệ nội địa hóa, qua đó góp phần đưa ngành công nghiệp ô tô theo đúng định hướng, chủ trương của Đảng và Nhà nước. Trước đây, trong bối cảnh khó khăn do dịch Covid-19, Bộ Tài chính đã trình Chính phủ ban hành Nghị định số 101/2021/NĐ-CP để kéo dài thời hạn áp dụng Chương trình ưu đãi thuế đến 31/12/2027 và điều chỉnh giảm sản lượng năm 2021 và 2022 của một số nhóm xe theo Chương trình ưu đãi thuế cho phù hợp với điều kiện thực tế,

NHÓM VẤN ĐỀ	CHỦ THỂ GÓP Ý	NỘI DUNG GÓP Ý	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
		đãi.” - Cách 2: Bổ sung thêm “<i>Trường hợp doanh nghiệp đăng ký tham gia Chương trình ưu đãi thuế từ 02 nhóm xe trở lên trong đó có xe chở người từ 09 chỗ trở xuống, dung tích xi lanh từ 2.500cc trở xuống và tổng sản lượng sản xuất, lắp ráp thực tế của tất cả các nhóm xe đã đăng ký tham gia Chương trình ưu đãi thuế trong kỳ xét ưu đãi tối thiểu bằng sản lượng chung tối thiểu của nhóm xe chở người từ 09 chỗ trở xuống quy định tại điểm a khoản 5 Điều này và đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản 2, điểm a, c.1, c.2 khoản 3, khoản 4, khoản 6, khoản 7, khoản 8 Điều này thì doanh nghiệp được áp dụng thuế suất 0% đối với linh kiện nhập khẩu để sản xuất, lắp ráp các xe thuộc các nhóm xe mà doanh nghiệp đã đăng ký tham gia chương trình xuất xưởng trong kỳ xét ưu đãi.</i>” Theo VAMA, tại điểm c.3.1 khoản 3 Điều 8 Nghị định hiện hành cho phép cộng sản lượng xe ô tô chạy điện, xe ô tô sử dụng pin nhiên liệu, xe ô tô hybrid điện, xe ô tô sử dụng nhiên liệu sinh học hoàn toàn, xe ô tô sử dụng khí thiên nhiên để tính sản lượng chung tối thiểu của nhóm xe sử dụng nhiên liệu xăng, dầu. VAMA đề xuất cho phép cộng sản lượng xe thân thiện với môi trường để tính sản lượng riêng tối thiểu của mẫu xe đăng ký sử dụng nhiên liệu xăng, dầu. Ngoài ra, đề nghị cho phép cộng sản lượng của các dòng xe khác ngoài xe ô tô điện chạy pin (bao gồm: xe ô tô sử dụng pin nhiên liệu, xe ô tô hybrid điện (bao gồm xe hybrid điện tự nạp HEV và xe hybrid điện nạp điện ngoài PHEV), xe ô tô sử	đồng thời không đặt vấn đề tăng điều kiện về sản lượng qua các năm mà quy định duy trì ổn định cho cả giai đoạn 2022-2027. Hiện nay, Nghị định số 26/2023/NĐ-CP cũng đã kế thừa quy định về sản lượng tại Nghị định số 101/2021/NĐ-CP. Ngoài ra, theo kiến nghị này của VAMA, điều kiện về sản lượng đối với các nhóm xe ô tô xăng, dầu sẽ được hạ thấp hơn so với quy định hiện hành. Điều này là chưa phù hợp với các định hướng của Đảng và Nhà nước về chuyển đổi xanh. Cụ thể, theo Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải đã đề ra mục tiêu: Đến năm 2040, từng bước hạn chế tiến tới dừng sản xuất, lắp ráp xe ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch và đến năm 2050, 100% phương tiện giao thông cơ giới đường bộ chuyển đổi sang sử dụng điện, năng lượng xanh. Do đó, Bộ Tài chính đề xuất giữ như quy định hiện hành. Bộ Tài chính tiếp thu một phần ý kiến của VAMA về việc bổ sung quy định cộng sản lượng xe ô tô điện chạy pin để tính sản lượng chung tối thiểu và sản lượng riêng tối thiểu của nhóm xe, mẫu xe thuộc các điểm c.3.1, c.3.2, c.3.3, c.3.4 do xe ô tô điện chạy pin là loại xe điện có mức phát thải ròng bằng 0, đồng thời việc đầu tư vào xe điện chạy pin có chi phí vận hành, đầu tư cao hơn so với các dòng xe thân thiện môi trường khác. Đối với các dòng xe khác như các loại xe hybrid (HEV, PHEV), xe sử dụng khí thiên nhiên/nhiên liệu hydro, xe ô tô sử dụng nhiên liệu sinh học, Bộ Tài chính đề xuất không bổ sung vào quy định nêu trên do các loại xe này vẫn gây phát thải khí CO2 hoặc chưa khả thi/chưa được sản xuất, lắp ráp và sử dụng trên thực tế. Cụ thể: Trong các loại xe ô tô do VAMA đề xuất thì 2 loại xe hybrid vẫn di chuyển chủ yếu bằng động cơ đốt trong, song song tận dụng các lợi ích từ cụm truyền động điện gồm một mô tơ điện với pin, theo đó, việc sử

NHÓM VẤN ĐỀ	CHỦ THỂ GÓP Ý	NỘI DUNG GÓP Ý	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
		dụng nhiên liệu sinh học hoàn toàn, xe ô tô sử dụng khí thiên nhiên) khi tính sản lượng chung tối thiểu, sản lượng riêng tối thiểu của từng nhóm xe, mẫu xe sử dụng nhiên liệu xăng, dầu khi xét ưu đãi tại điểm c.3.2, c.3.3, c.3.4.	dụng 2 loại xe này vẫn gây ra ô nhiễm môi trường như các loại xe chạy bằng xăng khác. Xe điện nhiên liệu hydro dù có ưu thế lớn so với xe ô tô điện chạy pin khi thời gian tiếp nhiên liệu ngắn, tuy nhiên khi nạp cần có các trạm tiếp nhiên liệu, ngoài ra cũng cần các nhân lực kỹ thuật cao để đảm bảo an toàn cho việc tiếp nhiên liệu; đối với xe sử dụng nhiên liệu sinh học thì do nhiên liệu sinh học hiện vẫn chưa có nhiều, chưa khả thi, phổ biến trên thực tế nên hiện nay trên thực tế vẫn chưa có xe chỉ sử dụng nhiên liệu sinh học.
		Đề nghị bỏ điều kiện phải đạt mức “tiêu hao nhiên liệu dưới 7,5 lít/100 km” trong mẫu xe cam kết cho xe ô tô chở người 9 chỗ trở xuống.	Việc bỏ điều kiện phải đạt mức “tiêu hao nhiên liệu dưới 7,5 lít/100 km” trong mẫu xe cam kết cho xe ô tô chở người 9 chỗ trở xuống như đề xuất của VAMA sẽ làm hạ thấp hơn các điều kiện đăng ký tham gia Chương trình ưu đãi thuế đối với các nhóm xe ô tô xăng, dầu. Điều này là chưa phù hợp với các định hướng của Nhà nước về chuyển đổi xanh. Cụ thể, theo Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải đã đề ra mục tiêu: Đến năm 2040, từng bước hạn chế tiến tới dừng sản xuất, lắp ráp xe ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch và đến năm 2050, 100% phương tiện giao thông cơ giới đường bộ chuyển đổi sang sử dụng điện, năng lượng xanh. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất giữ quy định hiện hành.
		Đề nghị áp dụng hồi tố cho năm 2023, 2024.	Bộ Tài chính không tiếp thu ý kiến này vì tại khoản 1 Điều 55 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định: “<i>Chỉ trong trường hợp thật cần thiết để bảo đảm lợi ích chung của xã hội, thực hiện các quyền, lợi ích của tổ chức, cá nhân được quy định trong luật, nghị quyết của Quốc hội thì văn bản quy phạm pháp luật của cơ quan trung ương, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh mới được quy định hiệu lực trở về trước.</i>”
		Đề nghị bổ sung một số loại phụ tùng, linh kiện ô tô vào nhóm 98.49 (không bao gồm các mặt hàng đã sản xuất được trong nước như quy định tại thông tư 01/2023/TT-BKHĐT). Theo VAMA, các	Nội dung này đã được Bộ Tài chính rà soát và nhiều lần báo cáo Chính phủ không bổ sung thêm các mặt hàng vào nhóm 98.49 do các mặt hàng đề xuất đều là các mặt hàng vật tư tiêu hao, trong nước đã sản xuất được và Chính phủ đã thống nhất với đề xuất của Bộ Tài

NHÓM VẤN ĐỀ	CHỦ THỂ GÓP Ý	NỘI DUNG GÓP Ý	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
		linh kiện này đáp ứng đủ tiêu chí để được đưa vào danh mục ưu đãi, trong đó một số linh kiện có hàm lượng công nghệ và giá trị cao. Trong quá trình sản xuất các doanh nghiệp có một số lượng xe nhất định xuất sang nước ngoài thử nghiệm, triển lãm, tham khảo thị trường... xin được cộng vào sản lượng (chung + riêng) theo Chương trình ưu đãi thuế. Tuy nhiên, hiện nay, Cục Đăng kiểm Việt Nam chỉ cấp giấy chứng nhận xuất xưởng cho xe tiêu thụ tại thị trường trong nước. Do đó, VAMA đề nghị sửa quy định về hồ sơ, thủ tục tại điểm a.5, a.6, a.7 khoản 8 Điều 8 như sau: <i>“a.5) <u>Phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng của doanh nghiệp theo mẫu phiếu do Cục Đăng kiểm Việt Nam phát hành: bản sao có đóng dấu của doanh nghiệp (số lượng bản sao tương ứng với số lượng xe đã sản xuất, lắp ráp trong kỳ xét ưu đãi) hoặc tờ khai hải quan có số lượng xe xuất khẩu.</u></i> <i>a.6) <u>Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường ô tô sản xuất, lắp ráp: bản sao có chứng thực hoặc bản sao xuất trình bản chính để đối chiếu hoặc bản in từ bản điện tử có dấu công ty (số lượng bản sao tương ứng với số lượng kiểu loại xe sản xuất, lắp ráp) (không áp dụng cho trường hợp xe xuất khẩu).</u></i> <i>a.7) <u>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 (cho các xe được kiểm tra đăng kiểm mẫu trước ngày 01/01/2025): bản sao có chứng thực hoặc bản chụp xuất trình bản chính để đối chiếu hoặc bản in từ bản điện tử có dấu</u></i>	chính. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất không bổ sung các mặt hàng này vào nhóm 98.49 lần này. Việc quy định các hồ sơ cần thiết tại các điểm a.5, a.6 khoản 8 Điều 8 nhằm mục đích thiết lập cơ sở pháp lý rõ ràng, minh bạch. Các loại tài liệu này đóng vai trò là căn cứ để cơ quan hải quan đối chiếu, kiểm tra và xác minh tính hợp lệ của xe ô tô đăng ký tham gia Chương trình, qua đó đảm bảo việc ưu đãi được áp dụng cho đúng đối tượng, ngăn ngừa rủi ro gian lận chính sách. Mặt khác, việc bổ sung các tài liệu thay thế như tờ khai hải quan cũng chưa thể đảm bảo phản ánh đầy đủ quá trình sản xuất và chất lượng xe theo đúng tiêu chuẩn quy định. Vì vậy, chưa đủ cơ sở để sửa đổi quy định tại các điểm a.5, a.6 khoản 8 Điều 8 như đề xuất.

NHÓM VẤN ĐỀ	CHỦ THỂ GÓP Ý	NỘI DUNG GÓP Ý	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
		<i>công ty (số lượng bán sao tương ứng với kiểu loại xe sản xuất, lắp ráp) (không áp dụng cho trường hợp xe xuất khẩu). ”</i> Đề nghị bỏ điểm a.7 khoản 8 Điều 8 về việc yêu cầu 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 do Thông tư 55/2024/TT-BGTVT của Bộ Giao thông Vận tải (nay là Bộ Xây dựng) ban hành ngày 15/11/2024 đã không còn quy định về nội dung này. Thông tư 55/2024/TT-BGTVT ban hành ngày 15/11/2024 của Bộ Giao thông – Vận tải (nay là Bộ Xây dựng) có quy định mới về thông tin trên Phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng. Theo đó, trên Phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng sẽ có thêm trường thông tin “năm sản xuất” (tính theo dương lịch khi số khung xe được lập và đóng trên khung của xe hoặc thân vỏ xe) bên cạnh thông tin ngày, tháng, năm khi doanh nghiệp in Phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng. VAMA đề xuất căn cứ vào ngày, tháng, năm doanh nghiệp in Phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng để tính sản lượng xe trong kỳ hoàn thuế bởi vì đây là thời điểm chiếc xe hoàn thành toàn bộ quá trình sản xuất để xuất xưởng. Đề nghị đưa thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với linh kiện ô tô nhập khẩu theo Chương trình ưu đãi thuế để sản xuất, lắp ráp xe ô tô vào chương 98, và để mức thuế 0% không thời hạn cho những linh kiện và phụ tùng Việt Nam chưa sản xuất được.	Bộ Tài chính tiếp thu ý kiến. Việc căn cứ vào ngày in Phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng để tính sản lượng xe trong kỳ hoàn thuế là chưa phù hợp do ngày in Phiếu của doanh nghiệp có thể thay đổi linh hoạt theo thực tế vận hành nội bộ của từng doanh nghiệp, không đảm bảo tính khách quan và minh bạch, từ đó tiềm ẩn nguy cơ gian lận chính sách hoặc gây khó khăn cho cơ quan hải quan trong quá trình kiểm tra, đối chiếu hồ sơ. Do đó, Bộ Tài chính không tiếp thu ý kiến này của VAMA. Chương trình ưu đãi thuế để sản xuất, lắp ráp ô tô được ban hành tại Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 với thời gian thực hiện là 5 năm (từ ngày 16/11/2017 đến hết năm 2022). Tại thời điểm năm 2021 khi Chương trình đã được thực hiện 03 năm, dựa trên việc đánh giá tính hiệu quả của Chương trình và trên cơ sở kiến nghị của VAMA và các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô, Bộ Tài chính đã có công văn số 7672/BTC-CST ngày 13/7/2021 xin ý kiến rộng rãi

NHÓM VẤN ĐỀ	CHỦ THỂ GÓP Ý	NỘI DUNG GÓP Ý	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
			các Bộ, ngành, địa phương, VCCI và các Hiệp hội về dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, trong đó có nội dung xin ý kiến về việc tiếp tục gia hạn Chương trình ưu đãi thuế sau năm 2022. Ngày 02/8/2021, VAMA có công văn tham gia ý kiến số 080201/2021/VAMA. Theo đó, VAMA có ý kiến cho rằng việc gia hạn Chương trình với thời hạn không xác định sẽ gây ra sự không rõ ràng và khó khăn cho doanh nghiệp trong việc lên kế hoạch sản xuất và kinh doanh, do đó đề nghị gia hạn Chương trình ưu đãi với thời hạn xác định và tối thiểu là 5 năm. Tiếp thu ý kiến nêu trên của VAMA, Bộ Tài chính đã có Tờ trình số 177/TTr-BTC ngày 11/10/2021, trong đó trình Chính phủ quy định cụ thể thời gian gia hạn Chương trình ưu đãi là 5 năm kể từ ngày 01/01/2023 đến 31/12/2027 (tương đương với việc xóa bỏ thuế quan tại Hiệp định EVFTA và Hiệp định CPTPP) để các doanh nghiệp yên tâm mở rộng đầu tư, chủ động xây dựng phương án sản xuất kinh doanh. Ngày 15/11/2021, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 101/2021/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 122/2016/NĐ-CP và Nghị định 57/2020/NĐ-CP về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, trong đó quy định gia hạn Chương trình ưu đãi thuế đến hết năm 2027. Tại Nghị định số 26/2023/NĐ-CP đã kế thừa nội dung này. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất không tiếp thu ý kiến của VAMA về việc gia hạn không thời hạn đối với Chương trình ưu đãi thuế.
		Đề nghị sửa đổi một số mặt hàng tại nhóm 98.45: - Bỏ mặt hàng “Ổng dầu phanh” ra khỏi nhóm 98.45 do đây là mặt hàng trong nước chưa sản xuất được. - Điều chỉnh mô tả cho mặt hàng “Ổng xà” (mã HS 8708.92.20, mã Chương 98 là 9845.90.90) do mặt hàng này trong nước hiện tại chỉ sản xuất	- Về đề xuất bỏ mặt hàng ống dầu phanh khỏi nhóm 98.45: Theo quy định tại Thông tư số 01/2023/TT-BKHĐT, hiện nay trong nước đã sản xuất được mặt hàng ống dầu phanh. Việc quy định mặt hàng ống dầu phanh tại nhóm 98.45 là phù hợp với quy định tại Quyết định số 229/QĐ-TTg, góp phần thúc đẩy các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước phát triển. Theo đó, Bộ Tài chính đề xuất tiếp tục quy định mặt hàng này tại nhóm 98.45.

NHÓM VẤN ĐỀ	CHỦ THỂ GÓP Ý	NỘI DUNG GÓP Ý	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
		được cho xe ben, xe tải, xe du lịch. - Đề nghị điều chỉnh mã HS đối với mặt hàng “Hộp giảm tốc vít – bánh vít”. Đề nghị làm rõ trường hợp Nhà sản xuất tham gia chương trình ưu đãi thuế nhập khẩu trực tiếp bộ linh kiện ngoại trừ thân vỏ và khung ô tô được mua từ cơ sở kinh doanh thương mại/cơ sở sản xuất linh kiện trong nước.	- Về kiến nghị sửa lại mô tả của mặt hàng ống xả và mặt hàng hộp giảm tốc trục vít bánh vít tại nhóm 98.45: Đây là các mặt hàng trong nước đã sản xuất được hoặc có thể dùng để lắp chung cho nhiều loại ô tô, đồng thời, quy định đối với các mặt hàng này tại nhóm 98.45 được thực hiện trong thời gian dài và không phát sinh vướng mắc. Theo đó, Bộ Tài chính đề nghị giữ như quy định hiện hành. Nội dung này không liên quan trực tiếp đến việc sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP, đồng thời, pháp luật thuế hiện hành cũng đã có quy định cụ thể đối với các trường hợp nhập khẩu thân vỏ, khung ô tô. Theo đó, đề nghị thực hiện theo quy định hiện hành.
Dự thảo Nghị định	Hiệp hội Xi măng Việt Nam	Đề nghị loại mặt hàng clanhke xi măng (mã 2523.10.90) ra khỏi STT 211 của Biểu thuế xuất khẩu ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP.	Clanhke là sản phẩm nung thiêu kết ở nhiệt độ cao của đá vôi, đất sét với một số phụ gia và là nguyên liệu để sản xuất ra xi măng. Thành phần chủ yếu để sản xuất clanhke là tài nguyên khoáng sản (đá vôi) nên clanhke thuộc nhóm có STT 211 của khung thuế suất thuế xuất khẩu ban hành kèm Luật Thuế xuất khẩu số 107/2016/QH13. Theo quy định của Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13, nhóm hàng thuộc STT 211 gồm các mặt hàng là vật tư, nguyên liệu, bán thành phẩm không thuộc các nhóm hàng từ STT 1 đến STT 210 của Biểu thuế xuất khẩu, có giá trị tài nguyên, khoáng sản cộng với chi phí năng lượng chiếm từ 51% giá thành sản phẩm trở lên, có khung thuế xuất khẩu là 5% - 20%. Theo đó, nếu tổng giá trị tài nguyên, khoáng sản cộng chi phí năng lượng chiếm từ 51% trở lên trong giá thành sản phẩm clanhke thì mặt hàng này phải áp dụng mức thuế suất thuế xuất khẩu được quy định tại Biểu thuế xuất khẩu (hiện hành là 10%), trường hợp có tổng giá trị tài nguyên, khoáng sản cộng chi phí năng lượng dưới 51% giá thành sản phẩm thì áp dụng mức thuế suất thuế xuất khẩu 0%. Đồng thời, thời gian qua, Đảng, Nhà nước đã có nhiều chính sách tăng cường quản lý, xuất khẩu khoáng sản như: Nghị quyết số 02-NQ/TW ngày 25/4/2011 của Bộ Chính trị về định hướng chiến lược

NHÓM VẤN ĐỀ	CHỦ THỂ GÓP Ý	NỘI DUNG GÓP Ý	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
			khoáng sản và công nghiệp khai khoáng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, Nghị quyết số 10-NQ/TW ngày 10/02/2022 về định hướng chiến lược địa chất, khoáng sản và công nghiệp khai khoáng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, và Chỉ thị số 38/CT-TTg ngày 29/9/2020 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động thăm dò, khai thác, chế biến, sử dụng và xuất khẩu khoáng sản. Tại Quyết định số 1266/QĐ-TTg ngày 18/8/2020 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Chiến lược phát triển vật liệu xây dựng Việt Nam thời kỳ 2021-2030, định hướng đến năm 2050 đã đề ra mục tiêu: “<i>Hạn chế xuất khẩu những sản phẩm sử dụng nhiều nguyên liệu, nhiên liệu là tài nguyên khoáng sản không tái tạo</i>”. Theo đó, để thực hiện chủ trương, đường lối của Đảng, Nhà nước về quản lý và xuất khẩu khoáng sản, Bộ Tài chính đề xuất giữ mặt hàng clanhke xi măng tại STT 211 tại Biểu thuế xuất khẩu ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP.
		Đề nghị áp dụng mức thuế suất thuế xuất khẩu 0% đối với mặt hàng clanhke xi măng (mã 2523.10.90).	Do mặt hàng clanhke xi măng thuộc nhóm hàng STT 211 Biểu thuế xuất khẩu nên có khung thuế suất thuế xuất khẩu là 5% - 20%. Vì vậy, kiến nghị điều chỉnh thuế suất thuế xuất khẩu đối với mặt hàng clanhke xi măng xuống 0% của Hiệp hội là không phù hợp với quy định của Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu hiện hành. Vì vậy, Bộ Tài chính không tiếp thu ý kiến này của Hiệp hội Xi măng.
Dự thảo Nghị định	Hiệp hội thép Việt Nam	- Nhất trí bỏ nội dung Chú giải hàng hóa đối với mặt hàng tấm thép đen cán nguội tráng thiếc (TMBP). - Đề nghị giữ nguyên thuế nhập khẩu ưu đãi của mặt hàng TMBP (mã 7209.18.10) là 0%.	Việc điều chỉnh mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng TMBP để thống nhất mức thuế suất với các mặt hàng cùng nhóm 72.09, qua đó hạn chế rủi ro gian lận thương mại (do đã bỏ nội dung Chú giải mặt hàng), đồng thời tạo thuận lợi cho cơ quan hải quan và doanh nghiệp trong việc xác định mã hàng hóa. Ngoài ra, theo KNNK năm 2024, mặt hàng này nhập khẩu chủ yếu từ Nhật Bản đang có mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt 0% theo Hiệp định CPTPP; đồng thời, mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt của mặt hàng này tại nhiều FTA khác (EVFTA,

NHÓM VĂN ĐỀ	CHỦ THỂ GÓP Ý	NỘI DUNG GÓP Ý	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
			ATIGA, VKFTA, VJEPA...) cũng đã là 0%. Trường hợp doanh nghiệp đáp ứng các điều kiện quy định tại các Nghị định về Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt để thực hiện các FTA này thì được áp dụng mức thuế suất 0%. Do đó, việc điều chỉnh mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng này sẽ không ảnh hưởng nhiều đến hoạt động sản xuất của doanh nghiệp do doanh nghiệp có thể chuyển sang nhập khẩu từ các thị trường FTA nêu trên để tận dụng mức thuế suất thấp.
Dự thảo Nghị định	Hiệp hội Doanh nghiệp Địa chất và Khoáng sản Việt Nam	Chưa có văn bản (Nhất trí).	

This image shows a blank, aged, cream-colored page, likely an endpaper or flyleaf of a book. The paper has a slightly textured appearance with some faint smudges and discoloration, characteristic of old paper. The left edge of the page shows the binding of the book, and the overall tone is a warm, off-white or light cream.