

Số: 1154/BCT-CN

Hà Nội, ngày 06 tháng 3 năm 2023

*V/v đánh giá tác động của việc không
áp dụng quy định về mức độ rời rạc
đối với linh kiện ô tô nhập khẩu*

Kính gửi: Bộ Tài chính

Bộ Công Thương nhận được Thông báo số 25/TB-VPCP ngày 09/02/2023 của Văn phòng Chính phủ về Kết luận của Phó Thủ tướng Lê Minh Khái tại cuộc họp về việc tiếp thu giải trình ý kiến Thành viên Chính phủ về dự thảo Nghị định Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan (dự thảo Nghị định) và dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ quy định việc áp dụng thuế suất thông thường đối với hàng hóa nhập khẩu. Theo đó, Phó Thủ tướng giao Bộ Công Thương “*Đánh giá tác động trong trường hợp không áp dụng điều kiện về mức độ rời rạc tối thiểu cho Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô và phân loại bộ linh kiện ô tô kể từ ngày 01 tháng 10 năm 2022 và không quy định nội dung Bộ Công Thương trình cấp có thẩm quyền ban hành quy định về phương pháp xác định tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước làm căn cứ để phân loại bộ linh kiện ô tô nhập khẩu và áp dụng Chương trình ưu đãi thuế như ý kiến của Bộ trưởng Bộ Công Thương, đặc biệt tác động đối với ngành công nghiệp ô tô và các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô*”.

Thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Lê Minh Khái, Bộ Công Thương đánh giá tác động của chính sách như sau:

I. THỰC TRẠNG NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM

1. Kết quả đạt được

Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã phát triển khá nhanh trong những năm gần đây. Tính đến cuối năm 2022, cả nước có hơn 40 doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô với sản lượng sản xuất lắp ráp ô tô đáp ứng khoảng 70% nhu cầu xe dưới 9 chỗ trong nước. Nhiều hãng lớn trên thế giới đã có hoạt động sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam. Một số doanh nghiệp nội địa đã tham gia sâu vào chuỗi sản xuất ô tô toàn cầu, một số loại sản phẩm đã xuất khẩu sang thị trường Thái Lan, Philippines,... trong đó đặc biệt là đối với xe tải, xe bus.

Với dân số khoảng 100 triệu người, Việt Nam hiện là thị trường ô tô tiềm năng hàng đầu khu vực ASEAN. Tuy nhiên, so với các nước trong Khu vực về phát triển công nghiệp sản xuất ô tô thì Việt Nam chịu thiệt thòi là đã phải hội nhập khu vực khi thị trường còn nhỏ để tổ chức sản xuất kinh doanh quy mô lớn, tỷ lệ nội địa hóa thấp, giá xe ô tô cao.

Theo số liệu của Cục Đăng kiểm Việt Nam, sản lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước từ năm 2018 đến nay như sau:

Số lượng xe sản xuất, lắp ráp trong nước				
Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022
287.586	339.151	323.892	346.876	439.600

(Ghi chú: số liệu bao gồm cả loại hình xe được sản xuất, lắp ráp từ linh kiện rời và loại hình xe được sản xuất, lắp ráp từ xe sát xi cơ sở hoặc xe mới khác đã được chứng nhận).

- Các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước đã bước đầu khẳng định vai trò, vị trí đối với thị trường ô tô trong nước và đã có bước phát triển mạnh mẽ cả về lượng và chất. Tính đến hết năm 2022, tổng công suất lắp ráp của các nhà máy ô tô tại Việt Nam theo thiết kế khoảng 755.000 xe/năm, trong đó khu vực có vốn đầu tư nước ngoài chiếm khoảng 35%, doanh nghiệp trong nước chiếm khoảng 65%.

- Tổng công suất lắp ráp theo thiết kế đối với xe dưới 9 chỗ cơ bản đáp ứng nhu cầu tiêu dùng trong nước. Trong 3 năm trở lại đây, sản lượng sản xuất, lắp ráp xe dưới 9 chỗ trên thực tế đã đáp ứng khoảng 70% nhu cầu trong nước.

- Chất lượng xe sản xuất, lắp ráp trong nước và xe nhập khẩu được kiểm soát chặt chẽ, đảm bảo quyền lợi người tiêu dùng.

- Một số loại sản phẩm đã xuất khẩu sang thị trường Thái Lan, Philippines (xe khách, xe con do Thaco sản xuất, lắp ráp) và Hoa Kỳ (xe điện của Vinfast).

- Đóng góp cho ngân sách nhà nước hàng tỷ USD/năm và giải quyết công ăn việc làm cho hàng trăm nghìn lao động trực tiếp.

So với các mục tiêu được xác định trong Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014 (Chiến lược), ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam đã đạt được một số kết quả nhất định. Cụ thể:

+ Về số lượng xe sản xuất trong nước: Chiến lược xác định đến năm 2020, tổng sản lượng xe đạt khoảng 227.500 chiếc. Tuy nhiên, trên thực tế, tổng sản lượng xe sản xuất trong nước năm 2020 đã đạt 323.892 chiếc, gấp 1,42 lần so với mục tiêu Chiến lược đề ra.

+ Về tỷ lệ số xe sản xuất, lắp ráp so với nhu cầu nội địa: Chiến lược xác định đến năm 2020, xe sản xuất lắp ráp trong nước chiếm khoảng 67% nhu cầu nội địa. Theo số liệu từ Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA), xe sản xuất, lắp ráp trong nước chiếm khoảng 65-70% tổng thị trường, cơ bản đạt mục tiêu đề ra tại Chiến lược.

+ Về công nghiệp hỗ trợ: Chiến lược xác định đến năm 2020, tỷ lệ giá trị sản xuất chế tạo trong nước đối với xe đến 9 chỗ đạt 30-40%, từ 10 chỗ trở lên đạt 35-45%, xe tải đạt 30-40%. Đến nay, giá trị sản xuất chế tạo trong nước đối với xe buýt đã đạt 60%, xe tải đạt 35-40%, xe con có tỷ lệ bình quân 25%. Như vậy, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cơ bản đã đạt mục tiêu về tỷ lệ giá trị sản xuất chế tạo trong nước đề ra tại Chiến lược đối với xe buýt và xe tải. Tuy nhiên, tỷ lệ giá trị sản xuất chế tạo trong nước đối với xe đến 9 chỗ chưa đạt mục tiêu đề ra.

+ *Về xuất khẩu:* Theo số liệu của Tổng cục Hải quan, giá trị xuất khẩu linh kiện và phụ tùng ô tô năm 2020 đạt 5,71 tỷ USD, gấp 1,42 lần mục tiêu 4 tỷ USD đề ra tại Chiến lược. Tuy nhiên, mục tiêu đến năm 2020 tổng lượng xe xuất khẩu đạt khoảng 20.000 chiếc đề ra tại Chiến lược chưa đạt được.

2. Một số tồn tại, hạn chế

Mặc dù đã đạt được những kết quả nhất định, ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước vẫn chưa đạt được tiêu chí của ngành sản xuất ô tô thực sự (phần lớn mới ở mức độ lắp ráp đơn giản), dây chuyền sản xuất chủ yếu chỉ gồm 4 công đoạn chính là hàn, sơn, lắp ráp, kiểm tra. Giá bán xe vẫn ở mức cao so với các nước trong khu vực. Mức giá xe tại Việt Nam cao hơn gần 2 lần so với các nước trong khu vực (Thái Lan và Indonesia), và con số này còn lớn hơn nếu so với các nước có ngành công nghiệp ô tô đã phát triển ổn định như Hoa Kỳ và Nhật Bản. Nguyên nhân lớn nhất khiến giá xe tại Việt Nam ở mức cao là do thuế và phí cao, đồng thời sản lượng tích lũy trong nước thấp (các doanh nghiệp đang sản xuất dưới rất xa so với công suất thiết kế). Chất lượng xe sản xuất, lắp ráp trong nước mặc dù đã được cải thiện nhưng vẫn chưa thực sự bằng xe nhập khẩu; chưa tạo được sự hợp tác - liên kết và chuyên môn hoá giữa các doanh nghiệp trong sản xuất - lắp ráp ô tô và sản xuất phụ tùng linh kiện; chưa hình thành được hệ thống các nhà cung cấp nguyên vật liệu và sản xuất linh kiện quy mô lớn.

Về tỷ lệ nội địa hoá đối với xe cá nhân đến 9 chỗ ngồi: kết quả đạt được vẫn còn thấp so với mục tiêu đề ra. Các sản phẩm đã được nội địa hóa như: sắt, lốp, ghế ngồi, gương, kính, bộ dây điện, ắc-quy, sản phẩm nhựa... Có tới 80 - 90% nguyên liệu chính cho sản xuất linh kiện như thép hợp kim, hợp kim nhôm, hạt nhựa, cao su kỹ thuật hiện phải nhập khẩu. Vật liệu làm khuôn mẫu chủ yếu cũng phải nhập khẩu. Hàng năm, các doanh nghiệp phải nhập khẩu khoảng trên 5 tỷ USD các linh kiện, phụ tùng phục vụ cho sản xuất, lắp ráp và sửa chữa xe.

Năng lực yếu kém của các doanh nghiệp trong ngành công nghiệp hỗ trợ cũng là điều đáng lưu tâm. Các nhà sản xuất khuôn mẫu hoặc có quy mô không lớn hoặc thiếu sự liên kết phối hợp để phát triển. Các doanh nghiệp sản xuất phôi và chi tiết đúc cho ngành chưa nhiều và tỷ lệ sai hỏng còn cao, chưa đáp ứng được yêu cầu của ngành.

Nguyên nhân chủ yếu của những hạn chế:

- *Nguyên nhân khách quan*

+ Dung lượng thị trường nội địa hạn chế. Thị trường nhỏ, bị phân tán bởi nhiều nhà lắp ráp và nhiều model khác nhau khiến cho các công ty sản xuất (cả sản xuất, lắp ráp ô tô và sản xuất linh kiện phụ tùng) rất khó đầu tư, phát triển sản xuất hàng loạt, các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ (CNHT) chưa đủ khả năng tiếp cận các chuỗi sản xuất ô tô ở nước ngoài.

+ GDP bình quân đầu người giai đoạn vừa qua chưa đủ để đa số người dân có thể sở hữu ô tô cũng như thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô trong nước phát triển, tạo ra lợi nhuận. Theo Timothy J. Sturgeon and Richard Florida, GDP bình quân đầu người phải đạt khoảng \$4.000 mỗi năm mới có thể thúc đẩy sự tăng trưởng công nghiệp ô tô phát triển nhanh chóng[1]. GDP bình quân đầu người của nước ta trong thời gian vừa

qua chưa hội tụ đủ các yếu tố thúc đẩy sự tăng trưởng nhanh chóng của ngành công nghiệp ô tô.

+ Các quốc gia có trình độ phát triển hơn trong khu vực (như Thái Lan, Indonesia...) đã có chính sách thu hút các dự án đầu tư quy mô lớn, hiệu quả từ các Tập đoàn ô tô toàn cầu, gây sức ép cạnh tranh gay gắt lên ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam.

- Nguyên nhân chủ quan

+ Chính sách phát triển công nghiệp ô tô thời gian vừa qua không đồng bộ, ổn định nên đã không hỗ trợ phát triển ngành công nghiệp ô tô cũng như công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô trong nước.

+ Chưa chủ động về các vật liệu cơ bản: Các vật liệu cơ bản phục vụ sản xuất sản phẩm CNHT ngành ô tô như thép chế tạo, nhựa và chất dẻo... chủ yếu vẫn phải dựa vào nhập khẩu. Sự phụ thuộc này đã làm giảm tính chủ động trong sản xuất và giảm sức cạnh tranh của sản phẩm.

+ Năng lực sản xuất của các doanh nghiệp trong nước còn thấp. Các doanh nghiệp CNHT ngành ô tô của Việt Nam có số lượng nhỏ, vốn là các công ty cơ khí, sản xuất chất dẻo, nhựa, trình độ công nghệ còn kém, không có kinh nghiệm trong ngành ô tô. Do là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, nên các doanh nghiệp CNHT ô tô Việt Nam khó tiếp cận nguồn vốn tín dụng, trình độ quản lý sản xuất và kinh doanh yếu, không đáp ứng được các yêu cầu của các nhà sản xuất ô tô.

+ Việc thu hút các nguồn vốn FDI để phát triển công nghiệp ô tô không có các cơ chế ràng buộc chặt chẽ để các hãng ô tô nước ngoài nâng cao tỷ lệ nội địa hóa, mà chỉ chú trọng việc hoạt động theo phương thức lắp ráp.

+ Hệ thống giao thông yếu kém (mà chủ yếu do tổ chức giao thông kém) đã ảnh hưởng không nhỏ tới cầu của thị trường, làm cho nhu cầu về sử dụng ô tô của nền kinh tế chưa lớn, lại càng có xu hướng giảm sút.

3. Cơ hội và thách thức đối với ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

a) Cơ hội

Thị trường ô tô trong nước vài năm gần đây tăng trưởng tốt hơn kỳ vọng. Với tốc độ tăng trưởng ổn định của thị trường xe con dưới 9 chỗ như hiện nay (trung bình 20-30%/năm), Việt Nam sẽ là thị trường tiêu thụ ô tô rất tiềm năng trong khu vực. Trong năm 2020, Việt Nam đã vượt qua Philippines trở thành thị trường tiêu thụ ô tô lớn thứ 4 trong ASEAN (sau Thái Lan, Indonesia và Malaysia).

Tiềm năng phát triển công nghiệp ô tô phụ thuộc vào 3 yếu tố: quy mô và cơ cấu dân số, mức thu nhập bình quân đầu người, và số xe trung bình/1.000 dân. Tại Việt Nam, xu thế ô tô hóa (motorization) dự báo sẽ diễn ra trong thời gian tới do GDP bình quân đầu người đã vượt mức 4.000 USD và số xe trung bình trên 1.000 dân đã đạt khoảng 50 xe (mặc dù vẫn thấp hơn rất nhiều so với Thái Lan (280 xe/1.000 dân), Malaysia (542 xe/1.000 dân)...). Cùng với tốc độ tăng trưởng kinh tế, tốc độ đô thị hóa cao cũng như sự gia tăng nhanh chóng của tầng lớp trung lưu, tiềm năng phát triển công nghiệp ô tô tại Việt Nam trong thời gian tới là rất lớn, Dự kiến nhu cầu tiêu thụ ô tô sẽ bùng nổ trong giai đoạn đến 2025.

Bên cạnh đó, xu hướng điện hóa ô tô đang diễn ra mạnh mẽ trên thế giới. Hiện nay, đối với ô tô điện, xuất phát điểm giữa Việt Nam và các quốc gia ASEAN là gần như tương tự nhau. Do đó, cơ hội để thu hút các dự án đầu tư sản xuất, lắp ráp ô tô điện của Việt Nam trong khu vực là rất tiềm năng nếu Chính phủ sớm ban hành các chính sách ưu đãi, hỗ trợ vượt trội, đặc biệt là trong bối cảnh có sự dịch chuyển đầu tư và tái cấu trúc chuỗi giá trị công nghiệp trong khu vực trong bối cảnh căng thẳng từ chiến tranh thương mại Mỹ - Trung ngày càng gia tăng.

b) Thách thức

- Sự cạnh tranh gay gắt từ các sản phẩm nhập khẩu. Đặc biệt, sự cạnh tranh từ ô tô nhập khẩu nguyên chiếc đến chủ yếu từ các nước ASEAN như Thái Lan, Indonesia (chỉ tính riêng lượng ô tô nhập khẩu từ 02 quốc gia này đã chiếm khoảng trên dưới 50% tổng lượng ô tô nhập khẩu tại Việt Nam)[2] và trong vòng 7-10 năm tới là các sản phẩm ô tô từ các quốc gia thành viên của Hiệp định CPTPP và EVFTA.

- Một số quốc gia trong khu vực như Indonesia và Thái Lan đang là điểm đến hấp dẫn của các nhà sản xuất ô tô lớn trên thế giới, từ đó cơ hội thu hút các hãng ô tô đầu tư sản xuất lớn ở Việt Nam sẽ gặp nhiều khó khăn.

- Bên cạnh sức ép từ các quốc gia đi trước, Việt Nam sẽ còn phải chịu sự cạnh tranh từ sự phát triển của các nước đi sau trong khu vực (Myanma, Lào, Campuchia) trong việc thu hút các dự án sản xuất, lắp ráp ô tô.

4. Tình hình kinh tế - xã hội, thị trường ô tô trong năm 2023 và thách thức đối với các nhà sản xuất ô tô trong nước

Bước sang năm 2023, nền kinh tế Việt Nam tiếp tục đứng trước bài toán tăng trưởng khó khăn do các tác động tiêu cực từ kinh tế toàn cầu. Theo dự báo của các chuyên gia kinh tế thuộc các tổ chức thế giới, năm 2023, tăng trưởng GDP toàn cầu sẽ rơi vào tình trạng sụt giảm, thấp hơn năm 2022, với mức dự báo tốc độ tăng trung bình khoảng 2%. Cụ thể, dự báo tăng trưởng toàn cầu năm 2023 của IMF là 2,7%, của EU là 2,5%, của OECD là 2,2% và của Fitch Ratings là 1,4%[3].

Nguyên nhân của mức tăng trưởng thấp này đến từ các khó khăn chưa thể giải quyết triệt để và ngắn hạn trong năm 2022: xung đột địa chính trị Nga - U-crai-na chưa có dấu hiệu kết thúc tạo ra nhiều cú sốc kinh tế, ảnh hưởng tiêu cực tới hoạt động sản xuất, tiêu thụ hàng hóa trên thị trường các nước, nguy cơ lạm phát tăng cao, nguồn cung xăng, dầu trên thế giới và trong nước còn nhiều biến động; căng thẳng thương mại giữa các nền kinh tế lớn, cụ thể là giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc sẽ có khả năng gay gắt hơn và khó có thể dịu đi trong một thời gian ngắn; các nguy cơ khác gây ra bởi biến đổi khí hậu... trong khi dịch bệnh COVID-19 vẫn đang hiện hữu tại nhiều quốc gia, và có thể tái bùng phát bất cứ lúc nào.

Có thể thấy rằng hệ quả của những nguy cơ này trước mắt sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến các chỉ số kinh tế vĩ mô Việt Nam, gây khó khăn cho việc thực hiện các mục tiêu đề ra trong Nghị quyết số 68/2022/QH15 về Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội năm 2023, đặc biệt là mục tiêu tăng trưởng GDP 6,5% và tác động tiêu cực đến nhiều khía cạnh của kinh tế, như:

- (i) *Áp lực lạm phát và sự mất giá đồng VND ảnh hưởng đến tâm lý người tiêu dùng:* Nguy cơ lạm phát trong năm 2023 vượt quá mức trần 4,5% sẽ phần nào tác

động đến tâm lý người tiêu dùng, khiến họ cẩn thận hơn trong việc chi tiêu các mặt hàng thường xuyên và cả những mặt hàng xa xỉ như ô tô. Tác động này sẽ càng rõ rệt khi mức lạm phát càng cao.

(ii) *Thu ngoại tệ có nguy cơ giảm, ảnh hưởng đến thu ngân sách*: Hoạt động xuất khẩu năm 2023 được dự báo sẽ gặp nhiều khó khăn hơn năm 2022, do hiện các thị trường xuất khẩu chính của Việt Nam như Hoa Kỳ, EU, Trung Quốc, Nhật Bản đều đối mặt với nguy cơ suy thoái hoặc tăng trưởng chậm, khiến số lượng đơn đặt hàng sụt giảm cũng như việc áp đặt các tiêu chuẩn ngày càng khắt khe đối với hàng hóa xuất khẩu từ Việt Nam. Điều này sẽ tác động giảm tới thu ngoại tệ từ hoạt động xuất nhập khẩu, từ đó ảnh hưởng tới tổng thu ngoại tệ và dự trữ ngoại hối của Việt Nam trong năm 2023, trong khi đây là một trong những công cụ hữu hiệu để kiểm soát lạm phát và giữ giá trị đồng VND ổn định. Trước nguy cơ này, Nhà nước sẽ cần phải tính toán và cân đối các nguồn thu chi ngân sách khác để vừa đảm bảo thực hiện hoạt động công, vừa có đủ nguồn lực để sử dụng các công cụ chính sách điều tiết kinh tế phù hợp.

(iii) *Sự bất ổn của các kênh đầu tư chính ảnh hưởng đến thu nhập nhà đầu tư và người tiêu dùng*: thị trường chứng khoán và bất động sản năm 2023 đều được dự báo tồn tại nhiều rủi ro và không ổn định, ảnh hưởng đến tâm lý và thu nhập nhà đầu tư, trong khi đây là hai kênh mang lại nguồn tiền lớn cho nền kinh tế. Trong trường hợp hai thị trường biến động tiêu cực, người tiêu dùng sẽ cân nhắc việc phát sinh nhu cầu tiêu dùng đối với các mặt hàng, trong đó bao gồm cả một mặt hàng có giá trị cao như ô tô.

Trong dài hạn, sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cũng sẽ bị ảnh hưởng đáng kể. Mục tiêu xuất khẩu 90.000 xe ô tô và 10 tỷ USD giá trị xuất khẩu linh kiện phụ tùng vào năm 2035 như nêu tại Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam năm 2025, tầm nhìn đến 2035 (được phê duyệt tại Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014 của Thủ tướng Chính phủ) sẽ không thể đạt được, nếu không có những chính sách thúc đẩy kịp thời trong giai đoạn ngắn hạn 2023, trung hạn 2027 và dài hạn đến năm 2035.

II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

1. Về việc không áp dụng quy định mức độ rời rạc tối thiểu của linh kiện ô tô nhập khẩu để thực hiện Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô và phân loại bộ linh kiện ô tô nhập khẩu từ ngày 01/10/2022

1.1. Bất cập của việc áp dụng quy định mức độ rời rạc linh kiện ô tô nhập khẩu để thực hiện Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô và phân loại linh kiện ô tô nhập khẩu

a) Trước đây, để khuyến khích phát triển và thu hút đầu tư đối với ngành cơ khí, điện tử (trong đó có ngành công nghiệp ô tô), Chính phủ định hướng quản lý và áp dụng chính sách ưu đãi theo tỷ lệ nội địa hóa đối với hoạt động sản xuất, lắp ráp ô tô. Thực hiện Quyết định số 175/2002/QĐ-TTg ngày 03/12/2002 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến năm 2020, ngày 01/10/2004, Bộ Khoa học và Công nghệ đã ban hành Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCHN về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô. Do Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCHN chưa quy định cụ thể về cách

thức, phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa nên ngày 11/05/2005, Bộ Khoa học và Công nghệ đã ban hành Quyết định số 05/2005/QĐ-BKHCN sửa đổi, bổ sung Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCN (được sửa đổi tại Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN ngày 12/03/2012). Trong các văn bản này, quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu chỉ nhằm mục đích duy nhất là làm rõ về cách thức tính điểm dựa trên mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu, làm cơ sở xác định tỷ lệ nội địa hóa.

Trên thực tế, chính sách khuyến khích hỗ trợ theo tỷ lệ nội địa hóa đối với linh kiện ô tô nhập khẩu chưa được ban hành. Bên cạnh đó, phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa tại Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCN chưa được các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô đưa vào áp dụng trong thực tiễn sản xuất, kinh doanh và chưa có doanh nghiệp nào được hưởng ưu đãi theo chính sách này.

b) Theo quy định hiện hành về phân loại và tính thuế đối với linh kiện ô tô nhập khẩu (Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/05/2020 sửa đổi Nghị định số 122/2016/NĐ-CP và Nghị định số 125/2017/NĐ-CP và các Nghị định sửa đổi bổ sung):

- Doanh nghiệp nhập khẩu linh kiện, phụ tùng rời hoặc bộ linh kiện ô tô đồng bộ để sản xuất lắp ráp ô tô thì được phân loại theo từng linh kiện, phụ tùng ô tô theo danh mục 97 chương (có mức thuế trung bình của bộ linh kiện từ 12% đến 14%), đồng thời linh kiện, phụ tùng này phải đáp ứng điều kiện về mức độ rời rạc tối thiểu theo quy định của Bộ Khoa học và Công nghệ. Trường hợp không đáp ứng điều kiện về mức độ rời rạc tối thiểu thì được phân loại xe nguyên chiếc (mức thuế suất cao hơn). Trong khi đó, cũng các linh kiện, phụ tùng này, các doanh nghiệp nhập khẩu với mục đích kinh doanh thương mại để thay thế trong bảo dưỡng, sửa chữa thì được áp dụng mức thuế nhập khẩu tương tự như doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nhưng không cần đáp ứng điều kiện về mức độ rời rạc tối thiểu (doanh nghiệp kinh doanh thương mại này sẽ không được lắp ráp thành ô tô hoàn chỉnh và không được cấp phiếu xuất xưởng để đăng ký lưu hành). Như vậy, cùng một mặt hàng, cùng đặc điểm, tính chất, mục đích sử dụng, cùng một mã HS và cùng một thuế suất nhập khẩu nhưng có sự phân biệt giữa hai đối tượng; doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô phải đáp ứng điều kiện mức độ rời rạc còn doanh nghiệp nhập khẩu để kinh doanh thương mại thì không có điều kiện này.

- Để được hưởng thuế suất nhập khẩu 0% (được hoàn thuế nhập khẩu đối với linh kiện nhập khẩu trong nước chưa sản xuất được) đối với linh kiện, phụ tùng theo Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô, doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô phải đáp ứng các điều kiện quy định tại Điều 7a Nghị định số 57/2020/NĐ-CP như sau:

+ Điều kiện linh kiện ô tô nhập khẩu”

Điểm a khoản 3.1: “*Linh kiện ô tô nhập khẩu ... thuộc loại linh kiện trong nước chưa sản xuất được và sử dụng để sản xuất, lắp ráp xe ô tô trong kỳ xét ưu đãi ...*”;

Điểm b khoản 3.1: “*Các linh kiện (các chi tiết, cụm chi tiết, bộ phận) là những sản phẩm đã hoàn thiện nhưng chưa được lắp ráp hoặc chưa phải là sản phẩm hoàn thiện nhưng đã có đặc trưng cơ bản của sản phẩm hoàn thiện với mức độ rời rạc tối*

thiểu bằng mức độ rời rạc của linh kiện ô tô theo quy định của Bộ Khoa học và Công nghệ về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô tô”;

+ Điều kiện về tiêu chuẩn khí thải:

Điểm a khoản 3.3: “Sản xuất, lắp ráp xe ô tô đáp ứng tiêu chuẩn khí thải mức 4, mức 5 cho giai đoạn từ năm 2018 đến hết năm 2021; mức 5 trở lên cho giai đoạn từ năm 2022 trở đi”.

+ Điều kiện về mẫu xe:

Điểm b khoản 3.3: “Doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe sử dụng nhiên liệu xăng, dầu được đăng ký 01 (một) hoặc nhiều mẫu xe khi tham gia Chương trình ưu đãi thuế”.

+ Điều kiện về sản lượng:

Điểm c khoản 3.3: “Điều kiện về sản lượng chung tối thiểu (là sản lượng sản xuất, lắp ráp áp dụng cho từng nhóm xe ô tô) và sản lượng riêng tối thiểu (là sản lượng sản xuất, lắp ráp của mẫu xe đăng ký tham gia Chương trình ưu đãi thuế). Doanh nghiệp đáp ứng điều kiện về sản lượng chung tối thiểu, sản lượng riêng tối thiểu ...”.

Trong các điều kiện trên, điều kiện về sản lượng là quy định then chốt nhằm mục đích gia tăng sản lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, qua đó góp phần hỗ trợ tăng tỷ lệ nội địa hóa nhằm phát triển công nghiệp hỗ trợ. Tuy nhiên, thực tế cho thấy việc áp dụng quy định mức độ rời rạc nêu trên không làm gia tăng tỷ lệ nội địa hóa ô tô. Cụ thể, từ khi ban hành Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCN và các quy định sửa đổi bổ sung đến nay, tỷ lệ nội địa hóa hầu hết các mẫu xe du lịch đã và đang sản xuất, lắp ráp tại Việt Nam đều rất thấp, không đạt được mục tiêu đề ra theo Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035.

Mặt khác, hiện nay thuế nhập khẩu đối với xe ô tô nguyên chiếc, linh kiện ô tô nhập khẩu từ ASEAN đã về 0% từ năm 2018 nếu có C/O Form D (đạt từ 40% giá trị nội khối) và trong ngắn hạn, chênh lệch thuế suất thuế nhập khẩu của xe nguyên chiếc (CBU) và bộ linh kiện (CKD) đã không còn, thuế suất nhập khẩu xe CBU từ các nước trong khu vực và trên thế giới nhập khẩu vào Việt Nam đã và đang dần giảm về 0% thông qua các Hiệp định thương mại mà Việt Nam đã ký kết (*Hiệp định ATIGA: đã giảm về 0% từ 2018; Hiệp định CPTPP: thuế suất nhập khẩu xe CBU sẽ giảm về 0% từ năm 2029; Hiệp định EVFTA: thuế nhập khẩu xe CBU sẽ giảm dần về 0% từ năm 2027*). Như vậy, việc áp dụng quy định về mức độ rời rạc của bộ linh kiện ô tô nhập khẩu của Bộ KH&CN như một điều kiện bắt buộc để hưởng Chương trình ưu đãi thuế linh kiện nhập khẩu như hiện nay là không bình đẳng cho các doanh nghiệp đã đầu tư lắp ráp ô tô từ trước đến nay tại Việt Nam.

c) Xe ô tô hoàn chỉnh là sản phẩm được sản xuất lắp ráp với hơn 30.000 chi tiết. Hiện nay, công nghệ sản xuất ô tô trên thế giới ngày càng phát triển, các tính năng và linh kiện trên ô tô ngày càng mới, hiện đại và chiếm tỷ trọng giá trị lớn so với giá trị của chiếc xe, đặc biệt đối với các dòng xe du lịch cao cấp, xe điện hóa (xe hybrid, xe hybrid sạc ngoài, xe điện chạy pin...); thiết kế và công nghệ vật liệu sản xuất thân, vỏ xe, cụm linh kiện, linh kiện chi tiết... có sự thay đổi rất nhanh (theo hướng tăng cường tỷ trọng sử dụng các loại vật liệu mới: sợi cacbon, titanium, nhôm hợp kim,

composite,...để đảm bảo nhẹ, cứng vững, đồng thời giảm tỷ trọng kim loại, tích hợp các phần mềm thông minh...), xe điện không còn bộ ly hợp, không có hộp số thay vào đó là những linh kiện quan trọng khác như pin, bộ biến áp AC/DC, bộ điều khiển truyền động... Do đó, nếu cơ quan quản lý nhà nước quy định cứng về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu là can thiệp quá sâu vào công nghệ, chuỗi cung ứng, công đoạn, phân đoạn sản xuất của Nhà sản xuất trong khi công nghệ sản xuất lắp ráp ô tô hiện nay đã có sự thay đổi rất lớn so với năm 2004 (thời điểm ban hành Quyết định số 28/2004/QĐ-BKHCN) và luôn thay đổi để đáp ứng theo nhu cầu ngày càng cao của người người tiêu dùng. Điều này đã và đang gây khó khăn cho các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô trong việc chủ động quyết định công đoạn, phân đoạn sản xuất để tối ưu hóa sản xuất và tham gia chuỗi giá trị toàn cầu.

d) Khi Hiệp định Thương mại Hàng hóa ASEAN có hiệu lực, các xe ô tô nguyên chiếc nhập khẩu từ ASEAN và từ các nước, khu vực khác (*theo cam kết của EVFTA, CPTPP*) sẽ được nhập khẩu về Việt Nam với giá rất cạnh tranh. Từ năm 2018, cơ hội cho xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước lại càng bị thu hẹp với sự chiếm lĩnh thị trường từ xe nhập khẩu nguyên chiếc từ ASEAN của các doanh nghiệp FDI dẫn đến quy mô sản xuất của nhiều doanh nghiệp bị thu hẹp, không đảm bảo tính hiệu quả kinh tế trong sản xuất. Công nghiệp Cơ khí, công nghiệp hỗ trợ cho ngành ô tô trong nước vốn đã kém cạnh tranh sẽ càng gặp nhiều khó khăn hơn khi đầu ra bị thu hẹp. Các doanh nghiệp FDI ngoài việc tăng cường nhập khẩu xe nguyên chiếc sẽ kéo theo tăng cường nhập khẩu các linh, phụ kiện, phụ tùng với thuế suất 0%. Đây là xu hướng không có lợi cho sự phát triển lâu dài của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam và Việt Nam sẽ trở thành thị trường để các quốc gia khác có nền công nghiệp ô tô phát triển hơn như Thái Lan, Indonesia khai thác.

Số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan cho thấy tỷ trọng xe nguyên chiếc nhập khẩu từ ASEAN (thực chất là từ Thái Lan và Indonesia) tăng liên tục cả về số lượng và giá trị từ năm 2018 đến nay, sản lượng ô tô nhập khẩu hàng năm của giai đoạn từ 2019 đến nay bình quân đã tăng gấp đôi so với giai đoạn trước 2018. Hầu hết các công ty nước ngoài (FDI) trong Hiệp hội VAMA, mặc dù đã đầu tư nhà máy tại Việt Nam từ rất lâu nhưng hiện nay đều có lượng xe ô tô nguyên chiếc nhập khẩu chiếm tỉ trọng lớn, thậm chí tới 80, 90% tổng lượng xe bán ra, cùng với đó là rất nhiều hãng xe của Hiệp hội các nhà nhập khẩu ô tô Việt Nam (VIVA) cũng nhập khẩu 100% xe ô tô nguyên chiếc và các hãng xe đang tiếp tục gia tăng nhập khẩu xe vào Việt Nam.

Xu hướng này cũng gây ảnh hưởng lớn tới kinh tế vĩ mô. Với dự báo nhu cầu ô tô của nước ta năm 2025 theo phương án trung bình khoảng 800-900 nghìn xe và năm 2030 khoảng 1,5-1,8 triệu xe, nếu không phát triển ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước, toàn bộ thị trường xe con là xe nhập khẩu; xe khách và xe tải nhập khẩu 50%, 50% sản xuất trong nước với tỷ lệ nội địa hoá 50%, thì kim ngạch nhập khẩu năm 2025 dự kiến khoảng 12 tỷ USD và năm 2030 là 21 tỷ USD. Như vậy, trong bối cảnh hội nhập sâu rộng trong thời gian tới, nếu Chính phủ và các Bộ ngành không kịp thời có những chính sách, giải pháp phù hợp (*một trong số đó là cần sớm bãi bỏ quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu*) để khuyến khích, hỗ trợ ngành sản xuất, lắp ráp ô tô và công nghiệp cơ khí và công nghiệp hỗ trợ ô tô trong nước phát triển thì Việt Nam sẽ trở thành thị trường tiêu thụ ô tô cho các hãng FDI tại Việt Nam.

d) Về thủ tục hải quan, với quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu, cơ quan hải quan khi kiểm tra thực tế hàng hóa gặp nhiều khó khăn trong việc xác định chính xác đâu là linh kiện rời, đâu là linh kiện đã lắp ráp hoàn chỉnh để áp dụng mức thuế suất phù hợp. Trên thực tế, theo phản ánh của một số doanh nghiệp, từng xảy ra rất nhiều tranh cãi giữa doanh nghiệp nhập khẩu linh kiện ô tô với cơ quan hải quan liên quan đến quy trình xác định linh kiện rời rạc hay linh kiện hoàn chỉnh. Trong khi đó, căn cứ duy nhất trước đây để xác định linh kiện rời rạc hay linh kiện hoàn chỉnh là Thông tư số 05/2012/TT-BKHCN của Bộ Khoa học và Công nghệ với các tiêu chí nêu trên mang nặng tính kỹ thuật. Do đó, rất nhiều trường hợp phải trưng cầu giám định, kéo dài thời gian thông quan. Ngoài ra, quy định về mức độ rời rạc đối với linh kiện ô tô nhập khẩu còn dẫn đến trường hợp một số doanh nghiệp gian lận thương mại trong nhập khẩu linh kiện ô tô, tháo rời thành các bộ linh kiện, khai báo là linh kiện rời rạc để trốn thuế.

1.2. Tác động

a) Với những bất cập nêu trên của việc áp dụng quy định mức độ rời rạc linh kiện ô tô nhập khẩu để thực hiện Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô và phân loại linh kiện ô tô nhập khẩu, việc không áp dụng quy định mức độ rời rạc tối thiểu của linh kiện ô tô nhập khẩu để thực hiện Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô và phân loại bộ linh kiện ô tô nhập khẩu từ ngày 01/10/2022 sẽ tạo thuận lợi trong hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô; nâng cao khả năng cạnh tranh với ô tô nhập khẩu; thúc đẩy và phát triển công nghiệp hỗ trợ ô tô trong nước. Đồng thời, chính sách này cũng tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước có cơ hội hợp tác với các hãng ô tô lớn trên thế giới trong việc lựa chọn chủng loại phụ tùng, linh kiện mà Việt Nam có lợi thế trong sản xuất để đảm nhận vai trò mắt xích trong chuỗi sản xuất - cung ứng toàn cầu. Trên cơ sở đó, các doanh nghiệp sẽ tiếp tục đầu tư công nghệ tiên tiến, sản xuất phục vụ xuất khẩu, tạo thêm việc làm cho người lao động và gia tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước theo định hướng tại Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035, góp phần duy trì và đưa ngành công nghiệp ô tô Việt Nam phát triển bền vững, hoàn thành mục tiêu công nghiệp hoá, hiện đại hóa theo Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 22/3/2018 của Bộ Chính trị về xây dựng chính sách phát triển công nghiệp quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Bên cạnh việc duy trì sự ổn định của chính sách đối với các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô đã đầu tư lâu dài tại Việt Nam, việc bãi bỏ quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu đối với các dòng xe có ứng dụng công nghệ mới, hiện đại là cần thiết để bảo đảm quyền lợi của doanh nghiệp, thúc đẩy ứng dụng, đổi mới công nghệ và thúc đẩy sự phát triển của ngành công nghiệp sản xuất ô tô trong nước, góp phần thu hút thêm các dự án đầu tư mới trong lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô.

Ngoài ra, việc không áp dụng quy định mức độ rời rạc tối thiểu của linh kiện ô tô nhập khẩu để thực hiện Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô và phân loại bộ linh kiện ô tô nhập khẩu từ ngày 01/10/2022 còn mang lại những tác động tích cực như sau:

+ Đảm bảo việc phân loại linh kiện (xác định mã HS) phù hợp với quy định pháp luật trong nước và Hệ thống hài hòa mô tả và mã hóa hàng hóa của Tổ chức Hải quan thế giới (Danh mục HS) và chi tiết ở cấp độ 8 chữ số theo Danh mục Biểu thuế hài hòa ASEAN; đồng thời, giúp doanh nghiệp sản xuất trong nước và cơ quan quản lý nhà nước thuận lợi hơn trong việc thực hiện các chương trình ưu đãi thuế linh kiện ô tô nhập khẩu, thủ tục hải quan;

+ Đảm bảo sự đồng bộ của hệ thống pháp luật, phù hợp với cam kết quốc tế mà Việt Nam đã đưa ra trong quá trình hội nhập.

b) Theo quy định tại 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, được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 17/2020/NĐ-CP ngày 05/02/2020, để đáp ứng các điều kiện sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam, doanh nghiệp phải đầu tư rất lớn về cơ sở vật chất như: nhà xưởng, dây chuyền công nghệ lắp ráp, dây chuyền hàn, dây chuyền sơn, dây chuyền kiểm tra chất lượng sản phẩm, đường thử ô tô... Tuy nhiên, Nghị định số 116/2017/NĐ-CP và Nghị định số 17/2020/NĐ-CP không có quy định cụ thể về việc các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô phải thực hiện việc sản xuất, lắp ráp ô tô trải qua toàn bộ các dây chuyền công nghệ phục vụ sản xuất, lắp ráp ô tô theo quy định tại Nghị định. Do đó, để đảm bảo duy trì và thực hiện mục tiêu gia tăng sản lượng, tạo thêm việc làm và góp phần thúc đẩy phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô của Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô cần bổ sung vào dự thảo Nghị định 01 điều kiện áp dụng Chương trình ưu đãi thuế (thay cho điều kiện về mức độ rời rạc tối thiểu của linh kiện ô tô nhập khẩu), cụ thể: *“Việc sản xuất, lắp ráp ô tô phải trải qua tất cả các công đoạn hàn, sơn, lắp ráp, kiểm tra chất lượng tại các dây chuyền hàn, dây chuyền sơn, dây chuyền công nghệ lắp ráp, dây chuyền kiểm tra chất lượng sản phẩm và đường thử xe đã được Bộ Công Thương chứng nhận đáp ứng đủ điều kiện theo quy định của Nghị định số 116/2017/NĐ-CP (doanh nghiệp phải có văn bản cam kết đáp ứng điều kiện này)”*.

Bên cạnh đó, theo quy định tại Nghị định số 56/2022/NĐ-CP ngày 24/8/2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Giao thông vận tải có nhiệm vụ: (i) Quy định chất lượng an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường, an toàn vệ sinh lao động đối với phương tiện giao thông (điểm b khoản 6 Điều 2); (ii) Quy định và hướng dẫn thực hiện tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, việc kiểm định, kiểm tra, thử nghiệm, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, quản lý hoạt động công bố hợp quy, chứng nhận hợp quy của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, các tổng thành, hệ thống, linh kiện phụ tùng của phương tiện (điểm c khoản 6 Điều 2); (iii) Quy định việc thẩm định thiết kế kỹ thuật trong sản xuất, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải, nhập khẩu phương tiện giao thông (điểm đ khoản 6 Điều 2). Ngoài ra, theo quy định tại Điều 8 Thông tư số 25/2019/TT-BGTVT ngày 05/7/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong sản xuất, lắp ráp ô tô, Cục Đăng kiểm Việt Nam trực thuộc Bộ Giao thông vận tải là cơ quan thực hiện đánh giá việc bảo đảm chất lượng sản phẩm ô tô trong sản xuất, lắp ráp thông qua việc đánh giá tính đầy đủ của các quy trình hướng dẫn sản xuất, lắp ráp, quy trình hướng dẫn nghiệp vụ kiểm tra chất lượng phù hợp với kiểu loại sản phẩm sản xuất từ khâu

kiểm soát chất lượng linh kiện đầu vào, kiểm tra chất lượng trên từng công đoạn, kiểm tra chất lượng xuất xưởng; quy trình thực hiện khắc phục, phòng ngừa lỗi của sản phẩm; quy trình lưu trữ hồ sơ và kiểm soát hồ sơ kiểm tra chất lượng sản phẩm. Do đó, cần bổ sung vào dự thảo Nghị định quy định về việc Cục Đăng kiểm Việt Nam trực thuộc Bộ Giao thông vận tải kiểm tra, giám sát việc doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô đảm bảo điều kiện nêu trên.

2. Về việc không quy định nội dung Bộ Công Thương trình cấp có thẩm quyền ban hành quy định về phương pháp xác định tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước để phân loại bộ linh kiện ô tô nhập khẩu và áp dụng Chương trình ưu đãi thuế

Theo quy định tại điểm đ khoản 1 Điều 29 Nghị định số 116/2017/NĐ-CP, Bộ Công Thương có trách nhiệm “*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*”. Triển khai thực hiện nhiệm vụ trên, từ đầu năm 2018 đến nay, Bộ Công Thương đã luôn tích cực phối hợp với Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA), các doanh nghiệp lớn trong ngành công nghiệp ô tô Việt Nam như THACO, Thành Công, Vinfast nghiên cứu, xây dựng phương pháp xác định tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước đối với ô tô.

Nhiều phương án khác nhau đã được trao đổi, đề xuất để xác định tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước đối với ô tô. Tuy nhiên, quá trình nghiên cứu, xây dựng phương pháp trên gặp nhiều khó khăn và không thể đưa ra được phương pháp xác định đầy đủ và chính xác tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước đối với ô tô do sản phẩm ô tô hoàn chỉnh được cấu thành từ rất nhiều linh kiện khác nhau (trung bình khoảng 30.000 chi tiết); quá trình sản xuất, chế tạo ra các linh kiện ô tô có sự phức tạp và sử dụng nhiều công nghệ khác nhau, nhiều linh kiện sử dụng công nghệ cao và quá trình sản xuất rất phức tạp như chip, ECU... Trong khi đó, pháp luật Việt Nam hiện hành không có quy định về phương pháp xác định hàng hóa (linh kiện) nào được coi là sản xuất trong nước (sản xuất tại Việt Nam), làm cơ sở để tính giá trị sản xuất trong nước.

Bên cạnh đó, tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước đối với ô tô hoàn toàn khác về tính chất so với quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu. Tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước được tính theo tỷ lệ phần trăm giá trị gia tăng của các hoạt động sản xuất, thương mại trong nước trong tổng cấu thành giá trị sản phẩm ô tô hoàn chỉnh. Trong khi đó, mức độ rời rạc của linh kiện ô tô nhập khẩu được xác định dựa trên đặc tính kỹ thuật của từng linh kiện - bộ linh kiện. Do đó, tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước đối với ô tô không thể là căn cứ kỹ thuật để phân loại linh kiện nhập khẩu để sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước.

Ngoài ra, quy định của pháp luật về thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và hải quan đã phân loại rõ các nhóm, kiểu loại linh kiện ô tô và mức thuế suất phù hợp với các cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Việc phân loại bộ linh kiện ô tô nhập khẩu do đó sẽ dựa trên mô tả đặc tính sản phẩm, danh mục hàng hóa và biểu thuế nhập khẩu theo quy định của pháp luật và các cam kết quốc tế của Việt Nam (như các Hiệp định ATIGA, EVFTA, ACFTA...). Việc bổ sung điều kiện về tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước làm cơ sở để hưởng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi là chưa phù hợp với cam kết WTO mà Việt Nam đã ký kết tham gia. Do đó, nhiều khả năng chúng ta

sẽ vấp phải phản ứng mạnh mẽ từ các nước thành viên khác sau khi Nghị định được chính thức ban hành, dẫn đến những khó khăn khi được áp dụng trên thực tiễn.

III. KIẾN NGHỊ

1. Theo Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, một trong các mục tiêu cụ thể đến năm 2030 là ***“Hình thành được một số tập đoàn, doanh nghiệp công nghiệp trong nước có quy mô lớn, đa quốc gia, có năng lực cạnh tranh quốc tế trong các ngành công nghiệp nền tảng, công nghiệp ưu tiên, công nghiệp mũi nhọn...”*** và sản xuất ô tô là một trong những ngành công nghiệp mũi nhọn được chú trọng phát triển. Bên cạnh đó, Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 đã đưa ra định hướng ***“...khuyến khích đầu tư các dự án đủ lớn để tạo dựng thị trường cho công nghiệp hỗ trợ”***.

Với những định hướng trên, Bộ Công Thương đề xuất các chính sách ưu đãi, hỗ trợ thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp ô tô cần dựa trên các tiêu chí sau:

- Đảm bảo phù hợp với định hướng của Đảng về đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa và Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 theo hướng ưu đãi, hỗ trợ cho những doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô có tiềm năng, có sản lượng đủ lớn, đầu tư bài bản và dài hạn để hoạt động sản xuất kinh doanh lâu dài tại Việt Nam nhằm tạo dựng thị trường cho công nghiệp hỗ trợ và góp phần hạ giá bán xe...;

- Người tiêu dùng có thể tiếp cận ô tô với mức giá rẻ hơn;

- Dựa trên kinh nghiệm một số quốc gia trong khu vực có chính sách thu hút các dự án sản xuất, lắp ráp ô tô quy mô lớn như Thái Lan, Indonesia, Phi-líp-pin.

2. Nhằm đảm bảo cho sự thành công của Chiến lược phát triển ngành Công nghiệp ô tô Việt Nam, đảm bảo thực hiện mục tiêu của Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô trong việc duy trì tăng trưởng ổn định và bền vững của thị trường, hỗ trợ phát triển công nghiệp hỗ trợ, tạo điều kiện cho doanh nghiệp ổn định hoạt động kinh doanh, tạo công ăn việc làm và thu nhập cho người lao động, góp phần vào cân đối vĩ mô và an sinh xã hội; trên cơ sở đánh giá tác động của chính sách như nêu ở trên, Bộ Công Thương kiến nghị:

- a) Không áp dụng quy định mức độ rời rạc tối thiểu của linh kiện ô tô nhập khẩu để thực hiện Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô và phân loại linh kiện ô tô nhập khẩu từ ngày 01/10/2022 và không quy định nội dung Bộ Công Thương trình cấp có thẩm quyền ban hành quy định về phương pháp xác định tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước để phân loại bộ linh kiện ô tô nhập khẩu và áp dụng Chương trình ưu đãi thuế. Theo đó, đề nghị Bộ Tài chính bỏ điểm a.3 khoản 3 Điều 8 và điểm b khoản 3 Điều 11 dự thảo Nghị định.

- b) Bổ sung điểm d vào khoản 3 Điều 8 dự thảo Nghị định Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan, cụ thể: ***“d) Việc sản xuất, lắp ráp ô tô phải trải qua tất cả các công đoạn hàn, sơn, lắp ráp, kiểm tra chất lượng tại các dây chuyền hàn, dây chuyền sơn, dây chuyền công nghệ lắp ráp, dây chuyền kiểm tra chất***

lượng sản phẩm và đường thử xe đã được Bộ Công Thương chứng nhận đáp ứng đủ điều kiện theo quy định của Nghị định số 116/2017/NĐ-CP (doanh nghiệp phải có văn bản cam kết đáp ứng điều kiện này)”.

c) Bổ sung vào Điều 11 dự thảo Nghị định Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan nội dung: *“Cục Đăng kiểm Việt Nam trực thuộc Bộ Giao thông vận tải kiểm tra, giám sát việc doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô đảm bảo điều kiện quy định tại điểm d khoản 3 Điều 8 Nghị định này”.*

d) Bộ Tài chính rà soát, chỉnh sửa các nội dung khác có liên quan trong dự thảo Nghị định cho phù hợp với các kiến nghị nêu trên của Bộ Công Thương về điều kiện áp dụng Chương trình ưu đãi thuế đối với sản xuất, lắp ráp ô tô (ví dụ: khoản 2.2 Chương 98 Phụ lục II ban hành kèm theo dự thảo Nghị định); bổ sung chế tài để xử lý nghiêm các doanh nghiệp được hưởng ưu đãi theo Chương trình nhưng qua quá trình kiểm tra, giám sát cơ quan quản lý nhà nước phát hiện doanh nghiệp không đáp ứng điều kiện: *Việc sản xuất, lắp ráp ô tô phải trải qua tất cả các công đoạn hàn, sơn, lắp ráp, kiểm tra chất lượng tại các dây chuyền hàn, dây chuyền sơn, dây chuyền công nghệ lắp ráp, dây chuyền kiểm tra chất lượng sản phẩm và đường thử xe đã được Bộ Công Thương chứng nhận đáp ứng đủ điều kiện theo quy định của Nghị định số 116/2017/NĐ-CP.*

Trên đây là nội dung đánh giá của Bộ Công Thương về tác động của việc không áp dụng quy định về mức độ rời rạc đối với linh kiện ô tô nhập khẩu, đề nghị Bộ Tài chính tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Lưu: VT, CN.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Đỗ Thắng Hải

PHỤ LỤC

THÔNG TIN CHI TIẾT VỀ SẢN LƯỢNG SẢN XUẤT, NHẬP KHẨU VÀ DOANH SỐ TIÊU THỤ CỦA CÁC THƯƠNG HIỆU Ô TÔ LỚN TẠI VIỆT NAM

(Kèm theo Công văn số 1154/BCT-CN ngày 06 tháng 3 năm 2023 của Bộ Công Thương)

Đơn vị: chiếc

STT	Thương hiệu	Năm 2019			Năm 2020			Năm 2021			Năm 2022		
		Sản xuất, lắp ráp	Nhập khẩu	Tiêu thụ	Sản xuất, lắp ráp	Nhập khẩu	Tiêu thụ	Sản xuất, lắp ráp	Nhập khẩu	Tiêu thụ	Sản xuất, lắp ráp	Nhập khẩu	Tiêu thụ
1.	Hyundai	77.556	-	79.568	79.113	-	81.368	60.401	541	70.518	60.000	21.857	81.582
2.	Toyota	50.118	27.951	79.328	43.397	23.805	70.692	27.747	32,925	69.002	34.880	75.748	92.625
3.	Kia	29.829	-	29.055	28.824	-	35.171	41.090	92	45.532	61.163	20	60.729
4.	Mazda	24.358	4.465	30.029	21.827	3.102	27.645	17.428	6,071	27.286	27.733	7.465	36.052
5.	Peugeot	3,325	-	3,636	3,725	-	4,411	7.005	-	6.754	10.188	-	10.175
6.	Vinfast	15.529	-	15.300	20.613	-	21.926	33.924	10	35.723	21.842	100	24.042
7.	Ford	10.536	22.990	32.200	3.282	17.173	24.357	2.649	12,062	23.708	20.104	11.245	28.847
8.	Honda	9.965	25.056	33.102	14.015	7.946	24.418	20.096	7,523	21.698	20.487	3.300	30.645
9.	Mitsubishi	4.081	29.293	30.642	4.857	23.008	28.954	3.871	26,953	27.243	5.825	31.084	39.861

[1] https://www.researchgate.net/publication/37592445_The_Globalization_of_Automobile_Production

[2] Theo số liệu của Tổng cục Hải quan, lượng ô tô nguyên chiếc nhập khẩu từ Thái Lan và Indonesia năm 2022 là 144.703 chiếc, chiếm 83,4% lượng ô tô nguyên chiếc nhập khẩu từ thế giới (173.467 chiếc), với kim ngạch đạt 2,48 tỷ USD, chiếm gần 64,8% tổng kim ngạch nhập khẩu ô tô của Việt Nam từ thế giới (3,83 tỷ USD).

[3] <https://consosukien.vn/nam-2023-du-bao-tang-truong-kinh-te-toan-cau-thap-hon-nam-2022.htm>