

Giảm lệ phí trước bạ cho xe lắp ráp trong nước: Lo ngại sẽ vi phạm Hiệp định WTO, các FTA Việt Nam đã tham gia

16:16 25/07/2024

Thủ tướng vừa yêu cầu Bộ Tài chính trong tháng 7 trình Chính phủ dự thảo Nghị định về giảm lệ phí trước bạ với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước. Tuy nhiên liên quan tới vấn đề này đang có những ý kiến trái chiều.



Chuyên gia lo ngại kéo dài giảm lệ phí trước bạ cho xe lắp ráp trong nước sẽ vi phạm Hiệp định WTO, các FTA Việt Nam đã tham gia (Ảnh minh họa)

Thuế nhập khẩu ô tô từ các nước có ký kết FTA với Việt Nam hướng về 0%

Theo ông Dương Bá Hải - Phó Trưởng phòng Phòng Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, Cục Quản lý, giám sát chính sách thuế, phí và lệ phí- Bộ Tài chính, ngành công nghiệp ô tô luôn được Đảng và Nhà nước ưu tiên phát triển, đến nay, Việt Nam đã ban hành nhiều chính sách ưu đãi về thuế, phí, lệ phí đối với ngành ô

tô, công nghiệp hỗ trợ (CNHT) ô tô để khuyến khích ngành công nghiệp ô tô, CNHT ô tô phát triển cũng như thực hiện có hiệu quả các cam kết tại FTA mà Việt Nam là thành viên.

Cụ thể, Bộ Tài chính đã trình Chính phủ ban hành Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017, trong đó ban hành Chương trình ưu đãi thuế nhập khẩu linh kiện ô tô để sản xuất, lắp ráp xe ô tô (“Chương trình ưu đãi thuế” - PV) áp dụng trong 05 năm (từ năm 2018 đến hết năm 2022). Theo đó, trường hợp doanh nghiệp đáp ứng điều kiện về sản lượng tối thiểu và các điều kiện khác (điều kiện về linh kiện, mẫu xe, tiêu chuẩn khí thải, kỳ xét ưu đãi, hồ sơ, thủ tục) quy định tại Nghị định này thì được áp dụng mức thuế suất nhập khẩu ưu đãi 0% đối với linh kiện nhập khẩu đã sử dụng để sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước. Tại Nghị định số 101/2021/NĐ-CP ngày 15/11/2021, Chính phủ đã gia hạn Chương trình ưu đãi thuế này đến năm 2027 (quy định này được kế thừa tại Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 của Chính phủ).

Đến nay đã có nhiều doanh nghiệp sản xuất ô tô có quy mô lớn và đủ năng lực sản xuất đã tham gia Chương trình ưu đãi thuế và ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã phát triển khá nhanh trong những năm gần đây. 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 nhanh, bền vững hơn. Kết quả thực hiện Chương trình đã nhận được sự đánh giá cao của các bộ, ngành và các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô. Nhiều doanh nghiệp đã mở rộng sản xuất, tăng vốn đầu tư vào Việt Nam, tạo thêm việc làm và đóng góp vào thu ngân sách cho địa phương.

Tiếp theo Chương trình ưu đãi thuế nêu trên, để thể chế hóa các mục tiêu, nhiệm vụ tại 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, Bộ Tài chính đã phối hợp với các Bộ, ngành trình Chính phủ đã ban hành Chương trình ưu đãi thuế đối với ngành CNHT ô tô để thực hiện cho giai đoạn 5 năm từ năm 2020 đến năm 2024 (quy định tại Nghị định số 57/2020/NĐ-CP). Theo đó, nguyên liệu, vật tư, linh kiện trong nước chưa sản xuất được nhập khẩu để sản xuất các sản phẩm nằm trong Danh mục sản phẩm CNHT ưu tiên phát triển cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô theo Nghị định số 111/2015/NĐ-CP ngày 03/11/2015 của Chính phủ để cung ứng linh kiện, phụ tùng cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô sẽ được áp dụng thuế nhập khẩu ưu đãi 0%.

Theo ông Dương Bá Hải chương trình ưu đãi thuế CNHT ô tô đã mang lại hiệu quả thông qua việc hoàn thuế nhập khẩu, góp phần làm giảm chi phí vật tư đầu

vào giúp giảm giá thành sản phẩm, nâng cao sức cạnh tranh của các doanh nghiệp trên thị trường. Đây là cơ sở để các doanh nghiệp an tâm ổn định sản xuất, kinh doanh, mở rộng quy mô sản xuất, đầu tư máy móc thiết bị mới, công nghệ hiện đại, nâng cao năng suất, đem lại giá trị cho khách hàng, đồng thời tham gia sâu vào chuỗi giá trị của ngành công nghiệp ô tô thế giới, từng bước khẳng định sự phát triển của ngành CNHT ô tô nước nhà.

Tính đến nay, Việt Nam đã ký kết 17 FTA và được thế giới công nhận là một nền kinh tế mở. Việt Nam sẽ phải thực hiện cắt giảm thuế quan (trong đó có thuế nhập khẩu đối với ô tô) theo lộ trình đã cam kết trong các Hiệp định này. Theo đó, thuế nhập khẩu ô tô từ các nước có ký kết FTA với Việt Nam sẽ được cắt giảm mạnh mẽ và hướng tới về 0% trong thời gian tới (thuế nhập khẩu ô tô từ các nước ASEAN đã là 0%, đối với thị trường EU, bước sang năm 2024, thuế suất thuế nhập khẩu ô tô chở người dưới 09 chỗ từ các quốc gia này cao nhất chỉ còn 42,5%).



Bộ Tài chính đã có Tờ trình Chính phủ về đề xuất phương án cân nhắc không giảm lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất lắp ráp trong nước.
(Ảnh minh họa)

Đề xuất không giảm lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất lắp ráp trong nước

Thủ tướng Phạm Minh Chính vừa ký ban hành Công điện số 71/CĐ-TTg ngày 21/7 về các nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm thúc đẩy tăng trưởng, kiểm soát lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô tháng 7 và quý III năm nay. Trong đó, Thủ tướng yêu cầu Bộ Tài chính khẩn trương nghiên cứu tác động, hoàn thiện, đề xuất Chính

phủ Nghị định về mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong tháng 7.

Thực tế, trước đó Bộ Tài chính đã có đề xuất giảm 50% lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng từ 1/8/2024-31/1/2025.

Tuy nhiên, sau khi nghiên cứu tác động của chính sách này, Bộ Tài chính đã có Tờ trình Chính phủ về đề xuất phương án cân nhắc không giảm lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất lắp ráp trong nước. Lý do là thời gian qua Việt Nam nhận được nhiều yêu cầu giải thích khi chính sách có sự phân biệt áp dụng giữa xe sản xuất, lắp ráp trong nước và nhập khẩu và việc giảm 50% lệ phí trước bạ với xe sản xuất, lắp ráp trong nước sẽ vi phạm các cam kết quốc tế mà Việt Nam đã ký kết.

Không chỉ Bộ Tài chính, 3 bộ khác là Bộ KH&ĐT, Bộ Tư pháp, Bộ Công Thương cũng đã bày tỏ ý kiến lo ngại về vi phạm cam kết quốc tế.

Không thể phủ nhận những tác động tích cực của việc giảm lệ phí trước bạ cho xe lắp ráp trong nước. Tuy nhiên, nếu việc làm này kéo dài, các chuyên gia trong ngành lo ngại sẽ vi phạm Hiệp định WTO, các FTA mà Việt Nam đã tham gia và sẽ phản ứng.

Đánh giá tác động của chính sách này, theo PGS.TS Đinh Trọng Thịnh, rõ ràng việc giảm lệ phí trước bạ là giải pháp kích cầu tiêu dùng, tuy nhiên các chính sách ra đời phải phù hợp với thời điểm áp dụng. Thời điểm áp dụng 3 lần giảm lệ phí trước bạ trước đó là do ảnh hưởng nặng nề của dịch Covid-19, hầu hết các nước đều có chính sách ưu tiên xe ô tô sản xuất trong nước của mình. Hiện nay tình hình đã khác, chúng ta không có lý do đặc biệt nào để áp dụng ưu đãi. Một vấn đề nữa, chúng ta cần phải nhìn nhận là chính sách không giảm phí trước bạ đối với ô tô sản xuất trong nước phần nào góp phần giúp Việt Nam thực hiện tốt hơn cam kết với quốc tế xanh hóa nền kinh tế, đảm bảo Net zero.

Cũng theo PGS.TS Đinh Trọng Thịnh, nguyên nhân khiến thị trường ô tô ảm đạm không phải do không giảm lệ phí trước bạ. Bởi thực tế, ngay cả khi Chính phủ không giảm lệ phí trước bạ, các hãng xe đều có chính sách hỗ trợ giảm lệ phí trước bạ riêng đối với một số mẫu xe “hot” nhằm kích cầu thị trường. Chưa kể, các hãng xe còn nhiều chính sách khuyến mại, quà tặng khác. Tuy nhiên, do tình hình kinh tế khó khăn chung, nên người dân có xu hướng thắt chặt các khoản chi tiêu lớn như mua xe.

Theo PGS.TS Đinh Trọng Thịnh, những con số tăng trưởng ấn tượng của thị trường ô tô lắp ráp, sản xuất trong nước ở 3 lần giảm lệ phí trước bạ trước đó

cho thấy, chính sách đã góp phần thúc đẩy sức mua, tạo đà cho việc tái sản xuất. Tuy nhiên, giải pháp hỗ trợ này thực chất chỉ giải quyết được “phần ngọn”. Thực tế doanh số bán hàng bình quân cả năm vẫn thấp, do người tiêu dùng có tâm lý chờ đợi đến lúc giảm phí mới mua, nên có sự chênh lệch đáng kể giữa thời điểm áp dụng giảm phí và không giảm.

Thay vì phải giảm thuế, phí làm giảm nguồn thu ngân sách, thậm chí khiến Việt Nam vi phạm cam kết quốc tế, các hãng nên chủ động giảm giá để kích cầu. Vì hiện giá nhiều mẫu xe đang cao hơn giá trị thực tế mà khách hàng nhận được. Vấn đề này liên quan đến thuế nhập khẩu linh kiện và thuế áp cho dung tích động cơ.

Phương Thảo