

Số: **2 1 0 2**/PTM-PC

Hà Nội, ngày 25 tháng 08 năm 2017

V/v: Góp ý lần 2 đề xuất chính sách thuế
nhập khẩu linh kiện ô tô, ô tô đã qua sử dụng

Kính gửi: Vụ Chính sách thuế - Bộ Tài chính

Tiếp theo Công văn 2027/PTM-PC ngày 18/08/2017 của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) về việc Góp ý Đề xuất chính sách thuế nhập khẩu linh kiện ô tô, ô tô đã qua sử dụng giai đoạn 2018-2022, trên cơ sở tổng hợp ý kiến của một số hiệp hội và doanh nghiệp tiếp tục gửi về, VCCI xin có thêm một số ý kiến như sau:

Liên quan tới Chương trình ưu đãi (05 năm, áp dụng đối với một số doanh nghiệp đáp ứng được các yêu cầu), như đã đề cập trong Công văn góp ý lần đầu nói trên, VCCI cho rằng việc thiết kế Chương trình ưu đãi dường như là không hợp lý, phức tạp trong khi hiệu quả kỳ vọng lại hạn chế và vì vậy là không cần thiết. VCCI đề nghị Ban soạn thảo cân nhắc không thực hiện Chương trình ưu đãi này, thay vào đó áp dụng giảm thuế suất nhập khẩu đối với linh kiện ô tô đáp ứng các tiêu chí liên quan chung cho tất cả các trường hợp nhập khẩu.

Trong Công văn này, VCCI tiếp tục bảo lưu ý kiến nói trên. Tuy nhiên, trường hợp Ban soạn thảo có giải trình thuyết phục về việc phải cần thiết phải thực hiện Chương trình ưu đãi này, thì đề nghị Cơ quan soạn thảo:

- Xử lý rõ ràng các bất cập mà Chương trình có thể tạo ra như đã được nhận diện trong Công văn 2027/PTM-PC ngày 18/8/2017
- Cân nhắc điều chỉnh các vấn đề chi tiết sau đây của Chương trình:

1. Về số lượng mẫu xe

Theo đề xuất, một trong những tiêu chí để doanh nghiệp được tham gia chương trình ưu đãi là có **một** mẫu xe đạt tỷ lệ nội địa hoá và số lượng xác định.

Các doanh nghiệp sản xuất ô tô cho rằng, yêu cầu tỷ lệ nội địa hoá và số lượng là phù hợp, nhưng không nên giới hạn ở một mẫu xe. Trong trường hợp doanh nghiệp sản xuất được **nhiều** mẫu xe mà tổng sản lượng của các mẫu đó lớn hơn số lượng quy định và tất cả đều đáp ứng tỷ lệ nội địa hoá thì vẫn nên được hưởng ưu đãi.

Việc mở rộng điều kiện này vẫn bảo đảm mục tiêu đề ra, đồng thời lại có thể giúp các doanh nghiệp chủ động hơn trong việc điều chỉnh việc sản xuất và nội địa hóa các mẫu xe theo nhu cầu thị trường. Mục tiêu tạo dung lượng thị trường đủ lớn để thu hút các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ đầu tư sản xuất vẫn đạt được do về cơ bản, ngoài các linh kiện cốt lõi có tính đặc thù (mà đang nhập khẩu), các mẫu xe hoặc là sử dụng chung nhiều loại vật tư, phụ tùng hoặc là sử dụng các loại vật tư, phụ tùng với mẫu mã khác nhau nhưng đều có thể được sản xuất bởi công nghệ giống nhau. Việc thúc đẩy nội địa hóa nhiều mẫu xe, vì vậy, thậm chí còn có thể tạo ra hiệu ứng thúc đẩy dung lượng thị trường và qua đó thúc đẩy sản xuất của các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ cao hơn trường hợp chỉ phát triển một mẫu xe.

Do đó, đề nghị Cơ quan soạn thảo cân nhắc nếu áp dụng Chương trình ưu đãi thì mở rộng phạm vi đối tượng theo hướng cho phép doanh nghiệp được tham gia chương trình ưu đãi kể cả trong trường hợp sản xuất nhiều mẫu xe, miễn là tổng số xe của các mẫu đó vượt số lượng quy định và tất cả đều đáp ứng tỷ lệ nội địa hoá.

2. Về dòng xe được tham gia Chương trình ưu đãi

Dự kiến Chương trình ưu đãi chỉ tập trung vào dòng xe dưới 9 chỗ và xe tải dưới 5 tấn (tất nhiên có kèm theo các điều kiện về môi trường khác).

Theo các doanh nghiệp thì việc giới hạn Chương trình ở các dòng xe này chưa thực sự phù hợp, vì một số lý do sau:

Thứ nhất, dòng xe tải dưới 5 tấn thường chỉ được sử dụng để vận tải hàng hoá quy mô nhỏ hoặc vận tải trong thành phố. Trong khi đó, xe tải hạng trung và hạng nặng được sử dụng để vận tải cho các dự án đầu tư xây dựng, vận tải đường dài, hoặc khi trình độ quản lý vận tải tăng cao. Với thực tiễn nhu cầu của Việt Nam hiện nay, xe tải hạng trung và hạng nặng ngày càng đóng vai trò quan trọng trong sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá. Theo thông tin từ các doanh nghiệp, về tỷ trọng vận tải, đang có xu hướng giảm tỷ trọng vận tải hàng hoá của xe tải nhẹ và tăng dần tỷ trọng vận tải của xe hạng trung, hạng nặng.

Thứ hai, theo một số doanh nghiệp phản ánh, việc sản xuất xe tải hạng trung, hạng nặng nhằm xuất khẩu sang các quốc gia ASEAN đang là cơ hội lớn cho các doanh nghiệp do năng lực sản xuất dòng xe này của các quốc gia ASEAN khác còn

nhiều hạn chế. Bởi vậy, nếu được ưu đãi phù hợp, đây sẽ là cơ hội tốt để đẩy mạnh phát triển công nghiệp ô tô của Việt Nam.

Thứ ba, cách quy định như trong dự thảo hiện nay có thể dẫn đến tình trạng doanh nghiệp tập trung sản xuất xe tải dưới 5 tấn mà không sản xuất xe tải hạng trung hạng nặng, gây ra tình trạng mất cân đối cung cầu. Hơn nữa, tiêu chí số lượng xe như trong đề xuất sẽ dẫn đến tình trạng doanh nghiệp tập trung sản xuất xe tải loại nhỏ để dễ dàng đáp ứng về số lượng so với các loại xe tải lớn hơn.

Ngoài ra, như đã đề cập trong Công văn trước, nếu thực hiện Chương trình ưu đãi này thì việc giới hạn phạm vi ưu đãi ở một số doanh nghiệp có thể sẽ vi phạm nguyên tắc đối xử quốc gia (NT) của WTO nếu sử dụng tiêu chí trọng tải hay số ghế ngồi của xe ô tô (bởi các tiêu chí này không thuộc ngoại lệ “môi trường”).

Từ các lý do trên, đề nghị Cơ quan soạn thảo cân nhắc:

- Bỏ tiêu chí về trọng tải hoặc số ghế ngồi của ô tô khi xác định diện linh kiện thuộc Chương trình ưu đãi, hoặc ít nhất là bỏ tiêu chí trọng tải (tức là mở rộng chương trình ưu đãi đối với cả những xe tải hạng trung, hạng nặng); và
- Điều chỉnh lại điều kiện tham gia Chương trình, cụ thể: về sản lượng mục tiêu, do mỗi xe vận tải hạng trung, hạng nặng có giá trị lớn hơn, công suất vận tải lớn hơn, nên cần yêu cầu sản lượng xe cần được điều chỉnh giảm so với yêu cầu về sản lượng đối với xe tải dưới 5 tấn.

Trên đây là một số ý kiến bổ sung của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam đối với Đề xuất chính sách ưu đãi thuế nhập khẩu đối với linh kiện ô tô giai đoạn 2018-2022. Kính đề nghị Quý Cơ quan đề xuất xem xét, cân nhắc.

Trân trọng cảm ơn sự hợp tác của Quý Cơ quan./s

Nơi nhận:

- Như trên
- Lưu VT, PC

**TL. CHỦ TỊCH
TRƯỞNG BAN
THUỘC BAN PHÁP CHẾ**



Nguyễn Thị Thu Trang

