

Số: **2027** /PTM-PC

Hà Nội, ngày 18 tháng 8 năm 2017

V/v: Góp ý Dự thảo Chính sách thuế nhập
khẩu đối với linh kiện ô tô giai đoạn
2018-2022

Kính gửi: Vụ Chính sách thuế - Bộ Tài chính

Trả lời Công văn số 10451/BTC-CST ngày 08/8/2017 của Quý Cơ quan về việc góp ý đối với Dự thảo Chính sách thuế nhập khẩu ưu đãi đối với linh kiện ô tô và ô tô đã qua sử dụng (sau đây gọi là Dự thảo), trên cơ sở nghiên cứu của chuyên gia, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) có ý kiến sơ bộ như sau:

1. Về Chương trình ưu đãi thuế nhập khẩu đối với linh kiện ô tô (2018-2022)

Trong tổng thể, việc xem xét giảm thuế đối với linh kiện ô tô là cần thiết trong bối cảnh (i) Việt Nam sẽ phải thực hiện các cam kết trong ATIGA về việc loại bỏ thuế đối với ô tô nhập khẩu từ ASEAN từ đầu 2018 và (ii) ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước chủ yếu vẫn dựa vào linh kiện nhập khẩu là chủ yếu.

Đồng thời, như nhận định tại Dự thảo, bên cạnh nhu cầu khuyến khích nhập khẩu linh kiện ô tô để thúc đẩy hoạt động sản xuất lắp ráp ô tô trong nước, Việt Nam cũng có nhu cầu phát triển ngành công nghiệp phụ trợ ngành ô tô, tức là ngành sản xuất các loại linh kiện phục vụ sản xuất, tăng tỷ lệ nội địa hóa của các sản phẩm ô tô sản xuất trong nước.

Do đó, việc thiết kế biện pháp chính sách thuế cho phép thỏa mãn đồng thời 02 nhu cầu này theo hướng: chỉ giảm thuế nhập khẩu đối với các linh kiện ô tô cần khuyến khích lắp ráp trong nước (xe dưới 9 chỗ, xe tải), giữ nguyên mức thuế nhập khẩu đối với linh kiện ô tô mà trong nước đã có năng lực sản xuất (các linh kiện ô tô còn lại) là phù hợp.

Tuy nhiên, dự kiến Chương trình ưu đãi như trong Dự thảo có lẽ cần được cân nhắc lại:

(i) Về chủ thể được hưởng ưu đãi

Theo Dự thảo, Chương trình ưu đãi chỉ dành riêng cho một nhóm doanh nghiệp có cam kết về sản lượng xe, tỷ lệ nội địa hóa và việc ưu đãi phải dựa trên một quy trình nhằm kiểm soát việc thực hiện các cam kết này của doanh nghiệp.

Việc giới hạn chỉ ở một nhóm chủ thể như trong Dự thảo có lẽ cần xem xét lại, ít nhất bởi các lý do sau đây:

- Linh kiện ô tô thuộc nhóm cần khuyến khích trên thực tế chủ yếu được nhập khẩu về để lắp ráp (chỉ có một phần nhỏ là để phục vụ hoạt động sửa chữa, thay thế linh kiện của xe đang sử dụng). Trong khi đó ta đang muốn khuyến khích việc lắp ráp này. Vậy tại sao không giảm/loại bỏ thuế đối với tất cả các chủ thể nhập khẩu nhóm linh kiện này (để khuyến khích việc lắp ráp trên bình diện chung, kể cả các công ty thương mại nhập khẩu về để bán lại cho nhà sản xuất, lắp ráp)?
- Thủ tục để triển khai Chương trình ưu đãi này phức tạp (bao gồm nhiều khâu như đăng ký tham gia Chương trình, thực hiện việc khai báo khi nhập khẩu, báo cáo kiểm tra quyết toán hàng năm, kiểm tra, giám sát kết quả thực hiện, thủ tục thu bổ sung hoặc hoàn lại thuế nhập khẩu tùy theo kết quả kiểm tra...). Chi phí về thời gian, nhân lực, bộ máy để thực hiện thủ tục này sẽ là gánh nặng không chỉ cho doanh nghiệp mà cả các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền tham gia vào quá trình này.
- Việc chỉ dành ưu đãi cho một số chủ thể dựa trên tiêu chí về tỷ lệ sản xuất nội địa và tỷ lệ nội địa hóa có nguy cơ vi phạm nguyên tắc WTO về trợ cấp (Hiệp định về Trợ cấp và các biện pháp đối kháng) và về đầu tư (Hiệp định về các biện pháp đầu tư liên quan tới thương mại – TRIMS). Tất nhiên, vi phạm chưa chắc đã bị khởi kiện (ví dụ các nước đối tác nhận thấy không có lợi ích gì lớn bị xâm phạm và/hoặc không muốn khởi kiện), hơn nữa Việt Nam có thể sử dụng ngoại lệ về môi trường như dự kiến tại Dự thảo. Tuy nhiên, cần chú ý rằng (i) ô tô là mối quan tâm và là lợi ích thiết thân của nhiều đối tác lớn trên thế giới (như đã thể hiện trong các đàm phán FTA cũng như các tranh chấp thương mại lớn trên thế giới) và (ii) một số tiêu chí ưu đãi của dự kiến không liên quan tới môi trường (ví dụ tiêu chí xe 9 chỗ từ 2 tấn trở xuống, xe tải từ 5 tấn trở xuống). Do đó nguy cơ chúng ta có thể gặp rắc rối vì biện pháp này trong WTO không hẳn là nhỏ như nhận định trong Dự thảo.

Tất nhiên, việc Chương trình ưu đãi giới hạn giảm thuế chỉ cho các chủ thể có cam kết về số lượng xe lắp ráp và tỷ lệ nội địa hóa sẽ có tác dụng thúc đẩy các doanh nghiệp này đẩy mạnh hoạt động lắp ráp và sử dụng linh kiện nội địa. Tuy nhiên liệu các lợi ích này có đủ bù đắp những chi phí nêu ở trên hay không lại chưa rõ.

Vì vậy, đề nghị Ban soạn thảo cân nhắc lợi ích thu được từ việc giới hạn ưu đãi theo Chương trình này với các “chi phí” liên quan (bộ máy, nhân lực, nguy cơ những nhiễu đi kèm với thủ tục phức tạp, rủi ro bị kiện...). Nếu không giải trình được đầy đủ thì đề nghị xem xét phương án giảm thuế chung cho tất cả các trường hợp nhập khẩu linh kiện ô tô của 02 nhóm xe đáp ứng yêu cầu về tải trọng và tiêu chuẩn tiêu hao năng lượng, tiêu chuẩn khí thải như dự kiến.

(ii) Về phương án giảm thuế

Dự thảo hiện đang đề xuất 02 phương án theo thuế, theo đó:

- Phương án 1: Giảm thuế toàn bộ 163 dòng thuế liên quan về 0%
- Phương án 2: Giảm thuế 19 dòng thuế về 0%, giảm thuế 42 dòng thuế về 10%

Như vậy, phương án 1 sẽ có mức ưu đãi nhiều hơn cho doanh nghiệp, do đó suy đoán là sẽ khuyến khích việc nhập khẩu các linh kiện liên quan nhiều hơn, từ đó thúc đẩy việc sản xuất lắp ráp các dòng xe liên quan như mục tiêu nêu tại Dự thảo. Vì vậy, nếu không có lý do nào khác, đề nghị Ban soạn thảo xem xét lựa chọn phương án 1.

(iii) Về thời gian ưu đãi

Nếu theo dự kiến hiện tại (thực hiện Chương trình ưu đãi riêng cho một nhóm chủ thể) thì việc đặt ra thời hạn thực hiện của Chương trình là hợp lý.

Tuy nhiên, nếu đề xuất áp dụng giảm thuế chung cho tất cả các chủ thể (tức là không còn Chương trình ưu đãi này, chỉ là việc giảm điều chỉnh thuế MFN thông thường) thì đề nghị Ban soạn thảo không quy định thời hạn có hiệu lực của việc điều chỉnh thuế (tương tự như các sắc thuế khác) bởi:

- Theo thông lệ chung của các văn bản pháp luật, ngoại trừ những trường hợp thí điểm, đặc thù hoặc phụ thuộc vào bối cảnh cụ thể, tất cả các văn bản pháp luật đều chỉ quy định về thời điểm bắt đầu có hiệu lực mà không quy định trước về thời điểm hết hiệu lực.
- Từ góc độ thực tiễn, quy định về thời hạn có hiệu lực sẽ buộc các cơ quan soạn thảo phải thực hiện lại quy trình xây dựng pháp luật liên quan tới văn bản đó khi sắp hết thời hạn ngay cả khi không có nhu cầu sửa đổi
- Chú ý việc không quy định thời hạn cũng không ảnh hưởng tới khả năng sửa đổi mức thuế bởi bất kỳ khi nào nhận thấy tình hình thay đổi cần thay đổi mức thuế thì đều có thể tiến hành sửa theo quy trình thông thường.

2. Về đề xuất sửa đổi mức thuế đối với xe ô tô đã qua sử dụng nhập khẩu

Dự thảo đề xuất về mức thuế đối với xe ô tô đã qua sử dụng theo từng loại xe, với 03 hướng:

- Giữ nguyên như hiện hành; hoặc
- Sửa lại theo mức cam kết WTO; hoặc
- Tăng thuế nhập khẩu

Tuy nhiên, Dự thảo lại không có bất kỳ thuyết minh nào về việc tại sao với mỗi dòng xe liên quan Ban soạn thảo lại đề xuất mức điều chỉnh như nêu trong Dự thảo, vì vậy rất khó có thể có bình luận khách quan về việc nên hay không nên điều chỉnh như đề xuất trong Dự thảo.

Ngoài ra, như Dự thảo đề cập, việc điều chỉnh này là nhằm thực hiện yêu cầu tại Thông báo 133/TB-VPCP “rà soát các chính sách thuế đối với xe ô tô đã qua sử dụng nhập khẩu đề sửa đổi, bổ sung cho phù hợp, không để lợi dụng, gian lận thương mại”.

Vì vậy, đề nghị Ban soạn thảo có giải trình cụ thể hơn về tình hình nhập khẩu (đặc biệt là các gian lận thương mại) của từng dòng xe cũng như về mục tiêu, hiệu quả tác động của việc điều chỉnh thuế, nếu có đối với từng đề xuất điều chỉnh.

Trên đây là một số ý kiến ban đầu của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam từ góc độ chuyên gia đối với Dự thảo Chính sách thuế nhập khẩu ưu đãi đối với linh kiện ô tô và ô tô đã qua sử dụng của Quý Cơ quan, xin gửi cho kịp thời hạn nêu trong Công văn xin ý kiến của Quý Cơ quan.

Tuy nhiên, nhận thấy đây là Dự thảo chính sách có ảnh hưởng trực tiếp tới quyền và lợi ích của các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô, VCCI đang tiến hành lấy ý kiến các doanh nghiệp và sẽ chuyển tới Quý Cơ quan sau.

Trân trọng ./.

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

Nơi nhận:

- Như trên
- Lưu VT, PC

Nguyễn Thị Thu Trang