

**BỘ TÀI CHÍNH**

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

Số: 7216 /BTC-CST

Hà Nội, ngày 11 tháng 7 năm 2024

V/v xin ý kiến thẩm định dự án Nghị định về mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước

Kính gửi: Bộ Tư pháp

Ngày 19/6/2024, Văn phòng Chính phủ có Thông báo số 264/TB-VPCP thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại cuộc họp ngày 17/6/2024 như sau: (i) Hầu hết các ý kiến tại cuộc họp thống nhất trình Chính phủ quy định việc giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thực hiện đúng theo Nghị quyết số 44/NQ-CP ngày 05/4/2024 Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 3/2024 và Hội nghị trực tuyến Chính phủ với địa phương và thực hiện xây dựng Nghị định theo trình tự thủ tục rút gọn để đảm bảo tiến độ và hiệu quả của chính sách; (ii) Bộ Tài chính tiếp thu đầy đủ các ý kiến xác đáng tại cuộc họp, hoàn thiện hồ sơ Nghị định về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, trong đó lưu ý bổ sung nội dung phân tích, đánh giá tác động đảm bảo đầy đủ, toàn diện, nhất quán (tác động số thu ngân sách nhà nước, tác động đến hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp, mức độ vi phạm các cam kết, khả năng khiếu nại, khiếu kiện); báo cáo Chính phủ trong tháng 6/2024".

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại Thông báo số 264/TB-VPCP nêu trên, Bộ Tài chính đã xây dựng dự án Nghị định theo trình tự, thủ tục rút gọn. Dự án Nghị định đã được gửi xin ý kiến tham gia của các Bộ, ngành, địa phương liên quan, đăng trên Cổng Thông tin điện tử Chính phủ, Bộ Tài chính đề lấy kiến rộng rãi của các tổ chức, cá nhân (công văn số 6506/BTC-CST ngày 24/6/2024 và công văn số 7005/BTC-CST ngày 05/5/2024 của Bộ Tài chính).

Căn cứ quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính gửi tới quý Bộ hồ sơ, tài liệu liên quan đến dự án Nghị định (kèm theo) đề quý Bộ thẩm định trước khi trình Chính phủ xem xét, quyết định.

Trân trọng cảm ơn sự phối hợp công tác của quý Bộ. /

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Vụ PC, TCT;
- Lưu: VT, CST (05b). /

**KT. BỘ TRƯỞNG**  
**THỨ TRƯỞNG**



**Cao Anh Tuấn**

Số: 170 /TTr-CST

Hà Nội, ngày 11 tháng 7 năm 2024

**TỜ TRÌNH**

**Dự án Nghị định của Chính phủ về mức thu lệ phí trước bạ  
đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước**

Kính gửi: Chính phủ  
(Tài liệu phục vụ xin ý kiến thẩm định)

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính kính trình Chính phủ dự án Nghị định về mức thu lệ phí trước bạ (LPTB) đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH VĂN BẢN**

**1. Cơ sở chính trị, pháp lý**

- Luật Phí và lệ phí (khoản 3 Điều 18) quy định: Chính phủ quy định mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý, sử dụng, hướng dẫn thực hiện thống nhất các khoản phí, lệ phí thuộc thẩm quyền, trong đó có khoản thu LPTB. Thực hiện quy định của Luật Phí và lệ phí, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022 quy định về LPTB.

- Tại nghị quyết số 44/NQ-CP ngày 05/4/2024 của Chính phủ về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 3/2024 và Hội nghị trực tuyến Chính phủ với địa phương giao Bộ Tài chính chủ trì: "*b) Khẩn trương nghiên cứu, trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ trước ngày 30/4/2024 xem xét ban hành quy định gia hạn thuế (thuế giá trị gia tăng, thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế thu nhập cá nhân, thuế tiêu thụ đặc biệt đối với ô tô sản xuất trong nước...), giảm LPTB ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, giảm tiền thuê đất, mặt nước; kịp thời xem xét, ban hành theo thẩm quyền hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành chính sách giảm thuế, phí, lệ phí như đã thực hiện trong năm 2023 để tiếp tục tháo gỡ khó khăn, hỗ trợ cho hoạt động sản xuất kinh doanh...*".

- Tại điểm c khoản 3 Phụ lục ban hành kèm theo Nghị quyết số 82/NQ-CP ngày 05/6/2024 của Chính phủ về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 5/2024 giao Bộ Tài chính chủ trì: "*c) Khẩn trương ban hành văn bản theo thẩm quyền tiếp tục giảm các khoản thu phí, lệ phí áp dụng trong 6 tháng cuối năm 2024; trình Chính phủ xem xét, ban hành quy định về việc gia hạn thời hạn nộp thuế giá trị gia tăng, thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế thu nhập cá nhân, tiền thuê đất và thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước; đề xuất Chính phủ xem xét, ban hành quy định về việc giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước theo chỉ đạo tại Nghị quyết số 44/NQ-CP ...*".

- Tại Chi thị số 12/CT-TTg ngày 21/4/2024 của Thủ tướng Chính phủ về các nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội (KT-XH), giao: “*Bộ Tài chính khẩn trương nghiên cứu, đề xuất với Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ trong tháng 5/2024 việc gia hạn thời hạn nộp thuế, giảm LPTB ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, giảm tiền thuê đất, thuê mặt nước*”.

## **2. Cơ sở thực tiễn**

### **2.1. Đánh giá việc thực hiện giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thời gian qua**

Trong giai đoạn từ năm 2020 đến hết năm 2022, dịch Covid-19 bùng phát và nhanh chóng lan rộng ra các quốc gia trên thế giới, tác động nghiêm trọng đến sự phát triển KT-XH các quốc gia. Năm 2023, mặc dù dịch Covid-19 cơ bản được kiểm soát, nền kinh tế Việt Nam vẫn tiếp tục gặp nhiều khó khăn, thách thức do ảnh hưởng của bối cảnh kinh tế thế giới có nhiều biến động, bất ổn. Ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trong giai đoạn này bị ảnh hưởng vì gián đoạn, đứt gãy chuỗi cung ứng, tình hình sản xuất, kinh doanh suy giảm, doanh nghiệp cạn kiệt nguồn vốn. Theo đó, để góp phần hỗ trợ ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước phục hồi sản xuất kinh doanh trước những diễn biến phức tạp và ảnh hưởng của dịch Covid-19, trên cơ sở đề xuất của các Hiệp hội, doanh nghiệp và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, căn cứ thẩm quyền điều chỉnh mức thu LPTB theo quy định tại Luật Phí và lệ phí năm 2015, Bộ Tài chính đã xây dựng, trình Chính phủ ban hành các Nghị định giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước phù hợp với bối cảnh KT-XH từng giai đoạn, cụ thể:

- Nghị định số 70/2020/NĐ-CP ngày 28/6/2020 để giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (có hiệu lực từ ngày 28/6/2020 đến hết ngày 31/12/2020);

- Nghị định số 103/2021/NĐ-CP ngày 26/11/2021 để tiếp tục giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (có hiệu lực từ ngày 01/12/2021 đến hết ngày 31/5/2022);

- Nghị định số 41/2023/NĐ-CP ngày 28/6/2023 để tiếp tục giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (có hiệu lực từ ngày 01/7/2023 đến hết ngày 31/12/2023).

Kể từ ngày 01/01/2024, mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thực hiện theo Nghị định số 10/2022/NĐ-CP, theo đó mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước bằng mức thu LPTB đối với ô tô cùng loại.

Quá trình triển khai thực hiện chính sách giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thời gian qua về cơ bản đã đạt được các mục tiêu đề ra khi ban hành, có tác động đối với người tiêu dùng, nhà sản xuất và phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước nói riêng, đối với nền kinh tế nói chung và tác động đối với thu ngân sách nhà nước (NSNN) cụ thể như sau:

*a) Đối với người tiêu dùng, nhà sản xuất và phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước*

Việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã góp phần hỗ trợ tài chính cho người dân, doanh nghiệp thông qua việc trực tiếp giảm chi phí đăng ký quyền sở hữu ô tô, từ đó kích thích nhu cầu, thúc đẩy người dân, doanh nghiệp mua sắm ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước để phục vụ cho nhu cầu tiêu dùng và sản xuất kinh doanh. Qua đó, hỗ trợ các nhà sản xuất và phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước tiêu thụ được lượng ô tô tồn kho kể từ khi dịch bệnh Covid-19 bùng phát. Đồng thời, thúc đẩy các nhà sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước đẩy mạnh sản xuất, lắp ráp xe mới đưa vào thị trường, nâng cao năng lực cạnh tranh của ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đáp ứng nhu cầu thị trường nội địa, hướng tới mục tiêu xuất khẩu sang khu vực ASEAN.

Trong thời gian thực hiện giảm 50% mức thu LPTB theo Nghị định số 70/2020/NĐ-CP (thực hiện trong 6 tháng cuối năm 2020), số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu là 209.584 xe, bình quân 34.930 xe/tháng, tăng gấp 2,03 lần so với 6 tháng đầu năm 2020 (số lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu trong 6 tháng đầu năm 2020 là 102.924 xe, bình quân 17.574 xe/tháng).

Trong thời gian thực hiện giảm 50% mức thu LPTB theo Nghị định số 103/2021/NĐ-CP (thực hiện từ tháng 12/2021 đến hết tháng 5/2022), số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu là 232.192 xe, trong đó, số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu tháng 12/2021 và 5 tháng đầu năm 2022 lần lượt là 63.742 và 168.450 xe. Trong năm 2022, bình quân số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu 5 tháng đầu năm là 33.690 xe/tháng, cao hơn gấp 1,51 lần bình quân số lượng xe 7 tháng cuối năm (số lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu trong 7 tháng cuối năm 2022 là 155.423 xe, bình quân 22.203 xe/tháng).

Trong thời gian thực hiện giảm 50% mức thu LPTB theo Nghị định số 41/2023/NĐ-CP (thực hiện trong 6 tháng cuối năm 2023), số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu là 176.483 xe, bình quân 29.413 xe/tháng, tăng 1,6 lần so với 6 tháng đầu năm 2023 (số lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu trong 6 tháng đầu năm 2023 là 107.194 xe, bình quân 17.865 xe/tháng).

*b) Đối với tình hình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp*

Với sự phát triển không ngừng của khoa học kỹ thuật và nhu cầu xã hội, công nghệ ô tô trở thành lĩnh vực mũi nhọn của nền kinh tế toàn cầu. Tại Việt Nam, 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, đóng góp hàng tỷ USD vào NSNN. Tính đến hết năm 2022, cả nước có hơn 40 doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô với tổng công suất 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%, đáp ứng khoảng 70% nhu cầu xe dưới 9 chỗ trong nước<sup>1</sup>. Đến năm 2025, dự kiến nhu cầu thị trường trong nước đạt khoảng 800 đến 900 nghìn xe/năm<sup>2</sup>.

Trong những năm vừa qua, trước ảnh hưởng nghiêm trọng của dịch bệnh và những khó khăn do kinh tế thế giới có nhiều biến động, bất ổn, để đạt được những thành tựu trên, bên cạnh những nỗ lực của các nhà sản xuất, phân phối ô tô trong nước, chính sách giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã góp phần thúc đẩy sức mua, tạo đà cho việc tái sản xuất, nối lại chuỗi cung ứng, phục hồi tốc độ tăng trưởng của ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước. Bên cạnh đó, chính sách giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã góp phần tăng quy mô của thị trường ô tô nội địa, qua đó kích thích nhu cầu đối với các sản phẩm công nghiệp phụ trợ ô tô, góp phần thúc đẩy sự phát triển của nhiều ngành công nghiệp tham gia vào chuỗi cung ứng như kim loại, cơ khí, điện tử, hóa chất, cao su..., phù hợp với Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam<sup>3</sup>. Từ đó, góp phần tạo việc làm, tăng thu nhập cho người lao động, đảm bảo an sinh xã hội, thu hút khoa học công nghệ hiện đại vào Việt Nam và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế.

#### *c) Đối với thu NSNN*

- Chính sách giảm mức thu LPTB thời gian qua đã có ảnh hưởng đến số thu LPTB đối với xe ô tô, cụ thể:

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 70/2020/NĐ-CP (6 tháng cuối năm 2020), tổng số thu LPTB lần đầu đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước là 7.314 tỷ đồng. Như vậy, về mặt chính sách, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã tác động giảm thu NSNN về LPTB tương ứng là 7.314 tỷ đồng. Tuy nhiên, thực tế, số thu LPTB trong 6 tháng cuối năm 2020 của các địa phương trên cả nước tăng hơn 1.600 tỷ đồng so với 6 tháng đầu năm 2020, do sản lượng xe ô tô bán ra trong 6 tháng cuối năm 2020 tăng gấp 2,03 lần so với 6 tháng đầu năm 2020, một phần do giảm LPTB.

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 103/2021/NĐ-CP, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã tác động giảm thu NSNN về LPTB tương ứng 7.986 tỷ đồng<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Theo công văn số 1154/BCT-CN ngày 06/3/2023 của Bộ Công Thương về đánh giá tác động của việc không áp dụng quy định về mức độ rời rạc đối với linh kiện ô tô nhập khẩu.

<sup>2</sup> Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035.

<sup>3</sup> Tại Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014 của Thủ tướng Chính phủ về Chiến lược phát triển ngành ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 đã đề ra mục tiêu "Xây dựng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trở thành ngành công nghiệp quan trọng, đáp ứng nhu cầu thị trường nội địa về các loại xe có lợi thế cạnh tranh, tham gia xuất khẩu, tạo động lực thúc đẩy sự phát triển của các ngành công nghiệp khác và nâng cao năng lực cạnh tranh để trở thành nhà cung cấp linh kiện, phụ tùng trong chuỗi sản xuất công nghiệp ô tô thế giới".

<sup>4</sup> Theo Báo cáo số 102/BC-CP ngày 12/3/2024 của Chính phủ.

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 41/2023/NĐ-CP, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã tác động giảm thu NSNN về LPTB tương ứng 5.238 tỷ đồng (do sản lượng xe bán ra trên thực tế thấp hơn dự kiến khi xây dựng Nghị định số 41/2023/NĐ-CP).

Như vậy, nếu tiếp tục giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong năm 2024 thì có thể làm giảm thu NSNN về LPTB khoảng 5.200 tỷ đồng<sup>5</sup>.

- Việc giảm 50% mức thu LPTB dẫn đến sản lượng tiêu thụ ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước tăng lên, từ đó làm tăng số thu về thuế giá trị gia tăng (GTGT) và thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB):

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 70/2020/NĐ-CP, tổng thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng cuối năm 2020 đạt 25.167 tỷ đồng, tăng khoảng 12.500 tỷ đồng so với 6 tháng đầu năm 2020 (đạt 12.671 tỷ đồng). Do đó, số tăng thu NSNN trong thời gian thực hiện Nghị định số 70/2020/NĐ-CP khoảng **5.182 tỷ đồng**.

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 103/2021/NĐ-CP (tháng 12/2021 và 5 tháng đầu năm 2022), tổng thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đạt 29.760 tỷ đồng, tăng 4.593 tỷ đồng so với số thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong thời gian thực hiện Nghị định số 70/2020/NĐ-CP (6 tháng cuối năm 2020). Bên cạnh đó, số thu NSNN về thuế GTGT, TTĐB khi thực hiện Nghị định số 103/2021/NĐ-CP tăng 9.413 tỷ đồng so với 6 tháng đầu năm 2021. Do đó, số tăng thu NSNN khi áp dụng Nghị định số 103/2021/NĐ-CP khoảng **1.427 tỷ đồng**.

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 41/2023/NĐ-CP, tổng thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng cuối năm 2023 đạt 21.238 tỷ đồng, giảm lần lượt 3.929 tỷ đồng và 8.522 tỷ đồng so với số thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong thời gian thực hiện các Nghị định số 70/2020/NĐ-CP và Nghị định số 103/2021/NĐ-CP. Bên cạnh đó, số thu NSNN về thuế GTGT, TTĐB trong thời gian thực hiện Nghị định số 41/2023/NĐ-CP tăng khoảng 5.200 tỷ đồng so với 6 tháng đầu năm. Do đó, số tăng thu NSNN về thuế GTGT, TTĐB đủ bù đắp cho số giảm thu NSNN về LPTB.

## 2.2. Về tình hình KT-XH năm 2024

Từ đầu năm 2024 đến nay, tình hình thế giới tiếp tục diễn biến phức tạp, khó lường với nhiều khó khăn, thách thức hơn. Bất ổn địa chính trị, xung đột quân sự leo thang tại một số quốc gia, khu vực, tiềm ẩn nhiều rủi ro, đe dọa sự ổn định, phát triển toàn cầu; thiên tai, biến đổi khí hậu tiếp tục tác động nặng nề.

<sup>5</sup> Số giảm thu LPTB năm 2024 được dự báo trên các cơ sở (i) giả định tốc độ tăng trưởng kinh tế GDP năm 2024 duy trì ở mức khoảng 6-6,5%, chỉ số giá tiêu dùng (CPI) năm 2024 dưới 4% đảm bảo theo đúng mục tiêu Nghị quyết Quốc hội; (ii) giả định khi thực hiện chính sách giảm 50% LPTB trong 6 tháng năm 2024 thì giá xe không đổi; (iii) giả định cơ cấu xe sản xuất, lắp ráp trong nước khi thực hiện chính sách giảm mức thu LPTB không thay đổi so với trước khi ban hành chính sách.

Nhiều nền kinh tế lớn, đối tác thương mại, đầu tư chủ yếu của nước ta phục hồi chậm, tiếp tục thắt chặt chính sách tiền tệ; tỷ giá đồng USD và giá vàng tăng mạnh; giá dầu thô, hàng hóa cơ bản, dịch vụ vận tải... biến động mạnh.

Ở trong nước, tình hình KT-XH 6 tháng đầu năm 2024 có xu hướng phục hồi tích cực trên hầu hết các lĩnh vực. Kinh tế vĩ mô cơ bản ổn định, lạm phát được kiểm soát. Tăng trưởng kinh tế mặc dù đạt kết quả khá nhưng còn đối mặt với nhiều thách thức từ áp lực lạm phát, tỷ giá có xu hướng tăng, thị trường tài chính, tiền tệ vẫn tiềm ẩn rủi ro, hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, người dân còn gặp nhiều khó khăn<sup>6</sup>.

Để góp phần thực hiện mục tiêu ưu tiên thúc đẩy tăng trưởng gắn với giữ vững ổn định kinh tế vĩ mô, kiểm soát lạm phát, bảo đảm các cân đối lớn của nền kinh tế, nỗ lực phấn đấu cao nhất thực hiện các mục tiêu, chỉ tiêu phát triển KT-XH của năm 2024, một trong các nhiệm vụ, giải pháp tài chính là tiếp tục thực hiện các chính sách giảm thuế, phí, lệ phí để tháo gỡ khó khăn cho sản xuất kinh doanh.

### ***2.3. Về tình hình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp năm 2024***

Bước vào đầu năm 2024, các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nói riêng và toàn nền kinh tế nói chung tiếp tục phải đối mặt với rất nhiều khó khăn, thách thức đến từ cả yếu tố trong và ngoài nước. Bên cạnh đó, sức ép lạm phát, tỷ giá, giá vàng cao... làm ảnh hưởng đến tâm lý người tiêu dùng, dẫn đến xu hướng thắt chặt chi tiêu đối với các mặt hàng có giá trị cao, trong đó có ô tô. Căn cứ thực tế thị trường ô tô các tháng cuối năm 2023 và đầu năm 2024, doanh số toàn thị trường ô tô đầu năm 2024 (bao gồm cả xe du lịch và xe thương mại) sụt giảm đáng kể. Căn cứ thực tế thị trường ô tô các tháng cuối năm 2023 và đầu năm 2024, doanh số toàn thị trường ô tô 05 tháng đầu năm 2024 (bao gồm cả xe du lịch và xe thương mại) tiếp tục sụt giảm. Theo báo cáo bán hàng của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA): doanh số bán hàng các doanh nghiệp thuộc VAMA đạt 108.309 xe, giảm 5% so với cùng kỳ năm 2023 (trong đó xe du lịch đạt 77.351 chiếc, giảm 7%; xe thương mại đạt 30.022 chiếc, tăng 2% và xe chuyên dùng đạt 936 chiếc, giảm 13% so với năm 2023).

Theo VAMA, sản lượng tiêu thụ xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước bình quân trong 5 tháng đầu năm 2024 khoảng 10.977 xe/tháng<sup>7</sup>. Trong giai đoạn phục hồi sản xuất kinh doanh, dự kiến trong năm 2024, nền kinh tế nói chung và thị trường ô tô nói riêng còn phải ứng phó với những tác động tiêu cực khác do suy thoái kinh tế và xung đột địa chính trị toàn cầu và tình trạng đứt gãy nguồn cung, đặc biệt trở nên căng thẳng từ sau giai đoạn dịch bệnh. Năm 2024, trong khi sản lượng và doanh số bán ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước liên tục giảm thì

<sup>6</sup> Theo Tổng cục Thống kê, tính chung 6 tháng đầu năm 2024, số doanh nghiệp tạm ngừng kinh doanh có thời hạn là 71,4 nghìn doanh nghiệp, tăng 18,6% so với cùng kỳ năm trước. Bình quân một tháng có gần 18,4 nghìn doanh nghiệp rút lui khỏi thị trường.

<sup>7</sup> Sản lượng tiêu thụ xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thực tế tháng 1/2024 là 9.783 xe, tháng 2/2024 là 6.662 xe, tháng 3/2024 là 14.474 xe, tháng 4/2024 là 11.983 xe, tháng 5/2024 là 11.985 xe.

ô tô nhập khẩu nguyên chiếc lại tăng nhanh<sup>8</sup>. Bên cạnh đó, từ đầu năm 2024, nhiều mẫu xe ô tô nhập khẩu nguyên chiếc đã được nhà phân phối mạnh tay ưu đãi, hạ giá sâu giúp tăng doanh số, vượt lên, thu hẹp khoảng cách đáng kể so với xe sản xuất trong nước. Việt Nam đã ký kết 17 Hiệp định FTA, trong đó có nhiều FTA cam kết đưa thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc về 0%<sup>9</sup>. Việc thực hiện các cam kết này sẽ gây sức ép xe nhập khẩu có chất lượng, công nghệ cao, giá thành cạnh tranh đối với sản phẩm ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước. Đây là những khó khăn đặc biệt trong giai đoạn hiện nay nếu chỉ dựa vào nguồn lực và các giải pháp kích cầu riêng lẻ của từng doanh nghiệp sẽ không đủ để tạo ra sự ổn định trong duy trì sản lượng và doanh số bán hàng cũng như sức bật giúp thị trường tăng trưởng trở lại, đồng đều và bền vững.

Để góp phần kích thích tiêu dùng, hỗ trợ tài chính cho người dân, doanh nghiệp, tạo đà để phục hồi tăng trưởng cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trước bối cảnh nền kinh tế còn nhiều khó khăn, thách thức thì việc tiếp tục thực hiện giảm mức thu LPTB đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước là một trong những giải pháp cần thiết.

## II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH

### 1. Mục đích ban hành văn bản

- Góp phần kích thích tiêu dùng trong nước.
- Góp phần hỗ trợ, phục hồi sản xuất kinh doanh cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trước bối cảnh nền kinh tế còn nhiều trở ngại, thách thức.

### 2. Quan điểm xây dựng dự án Nghị định

- Thực hiện theo đúng chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ tại Nghị quyết số 44/NQ-CP ngày 5/4/2024 của Chính phủ, Chỉ thị số 12/CT-TTg ngày 21/4/2024 của Thủ tướng Chính phủ.
- Đảm bảo minh bạch, dễ thực hiện nhằm tạo thuận lợi cho người người nộp lệ phí trước bạ và cơ quan quản lý.

## III. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA DỰ ÁN NGHỊ ĐỊNH

**1. Phạm vi điều chỉnh:** Nghị định quy định giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.

**2. Đối tượng áp dụng:** Áp dụng đối với tổ chức, cá nhân đăng ký trước bạ lần đầu đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.

<sup>8</sup> Theo Tổng cục Thống kê, 5 tháng đầu năm nay, lượng ô tô xuất xưởng tại Việt Nam đạt 115.900 chiếc, giảm so với 133.600 chiếc cùng kỳ năm 2023, doanh số bán chỉ đạt 83.000 chiếc. Ngược lại kim ngạch xe nhập khẩu nguyên chiếc 5 tháng đầu năm 2024 là 56.805 chiếc và tiêu thụ đạt 53.442 chiếc.

<sup>9</sup> Hiệp định ATIGA, Hiệp định EVFTA, Hiệp định UKFTA, Hiệp định CPTTP...



#### **IV. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN NGHỊ ĐỊNH**

Thực hiện Nghị quyết số 44/NQ-CP ngày 05/4/2024 của Chính phủ, Chỉ thị số 12/CT-TTg ngày 21/4/2024 của Thủ tướng Chính phủ và chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái (tại công văn số 3140/VPCP-KTTH ngày 09/5/2024 và Thông báo số 264/TB-VPCP ngày 19/6/2024 của Văn phòng Chính phủ), Bộ Tài chính đã xây dựng dự án Nghị định theo trình tự, thủ tục rút gọn được quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

Dự án Nghị định đã được gửi lấy ý kiến một số Bộ, ngành, địa phương liên quan; gửi lấy ý kiến rộng rãi của các tổ chức, cá nhân thông qua Cổng Thông tin điện tử Chính phủ và Cổng Thông tin điện tử Bộ Tài chính (công văn số 6506/BTC-CST ngày 24/6/2024 và công văn số 7005/BTC-CST ngày 05/7/2024 của Bộ Tài chính).

Bộ Tài chính đã nghiên cứu, tiếp thu, giải trình ý kiến tham gia và hoàn thiện hồ sơ dự án Nghị định (*Bảng tổng hợp, tiếp thu, giải trình ý kiến tham gia trình kèm*).

Ngày 17/7/2024, Bộ Tài chính đã có công văn số /BTC-CST xin ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp về dự án Nghị định.

#### **V. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

##### **1. Bố cục của dự thảo Nghị định**

Bố cục dự thảo Nghị định gồm 2 Điều:

- Điều 1. Mức thu LPTB lần đầu đối với ô tô, rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi ô tô và các loại xe tương tự xe ô tô được sản xuất, lắp ráp trong nước (sau đây gọi chung là ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước).

- Điều 2. Hiệu lực thi hành (quy định thời điểm có hiệu lực, thời điểm hết hiệu lực và điều khoản thi hành khác).

##### **2. Nội dung của dự thảo Nghị định**

###### *a) Mức thu LPTB*

Để thực hiện được mục tiêu, quan điểm đã nêu trên, Bộ Tài chính trình Chính phủ quy định mức thu LPTB lần đầu đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước như sau:

- Từ ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành đến hết ngày 31/01/2025: Mức thu LPTB bằng 50% mức thu quy định tại Nghị định số 10/2022/NĐ-CP và các Nghị quyết hiện hành của Hội đồng nhân dân hoặc Quyết định hiện hành của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương về mức thu LPTB tại địa phương và các văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế (nếu có).

- Từ ngày 01/02/2025 trở đi: Mức thu LPTB tiếp tục thực hiện theo quy định tại Nghị định số 10/2022/NĐ-CP và các Nghị quyết hiện hành của Hội đồng nhân dân hoặc Quyết định hiện hành của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương về mức thu LPTB tại địa phương.

b) *Hiệu lực thi hành*: Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/8/2024 đến hết ngày 31/01/2025.

## **VI. ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM VỀ NGUỒN NHÂN LỰC, TÀI CHÍNH ĐỂ BẢO ĐẢM THI HÀNH NGHỊ ĐỊNH, VIỆC LỒNG GHÉP VẤN ĐỀ BÌNH ĐẲNG GIỚI TRONG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

### **1. Nguồn nhân lực, tài chính thực hiện Nghị định**

Nghị định quy định giảm mức thu LPTB đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước để góp phần hỗ trợ, phục hồi sản xuất kinh doanh cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước. Hoạt động thu, nộp LPTB vẫn thực hiện theo Nghị định số 10/2022/NĐ-CP và do cơ quan thuế quản lý thu. Do đó, không phát sinh thêm nguồn nhân lực, tài chính cho việc thực hiện Nghị định.

### **2. Vấn đề lồng ghép giới**

Việc thực hiện lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự thảo Nghị định dựa trên cơ sở pháp lý, như: Hiến pháp năm 2013 đã khẳng định công dân nam, nữ bình đẳng về mọi mặt; Luật Bình đẳng giới cũng quy định các khái niệm về bình đẳng giới, biện pháp thúc đẩy bình đẳng giới (Điều 5), chính sách của Nhà nước về bình đẳng giới (Điều 7).

Các quy định trong dự thảo Nghị định đã đảm bảo quyền bình đẳng của tổ chức, cá nhân, của nam, của nữ trong việc thực hiện các chính sách. Do đó, dự thảo Nghị định đảm bảo yêu cầu về bình đẳng giới theo quy định.

## **VII. VỀ ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

### **1. Tác động đối với người tiêu dùng**

Đánh giá tình hình KT-XH<sup>10</sup> cho thấy bình quân quý II năm 2024, lạm phát cơ bản tăng 2,75% so với cùng kỳ năm 2023, thấp hơn mức CPI bình quân chung (tăng 4,39%). Giá vàng trong nước cùng chiều với giá vàng thế giới. Gia tăng rủi ro địa chính trị ở khu vực Trung Đông cùng với nhu cầu dự trữ của các ngân hàng trung ương và nhà đầu tư là những nguyên nhân chính dẫn đến giá vàng trên thế giới liên tục tăng cao. Trong nước, chỉ số giá vàng tháng 6/2024 tăng 18,26% so với tháng 12/2023; tăng 29,51% so với cùng kỳ năm trước; bình quân sáu tháng đầu năm 2024 tăng 24,02%.

Với sức ép lạm phát, tỷ giá, giá vàng tăng cao... đã có ảnh hưởng không nhỏ đến tâm lý người tiêu dùng, dẫn đến thắt chặt chi tiêu đối với những mặt hàng có giá trị cao, trong đó có ô tô. Trước thực tế tình hình tiêu thụ ô tô giảm mạnh, các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô đều đưa ra nhiều chương trình ưu đãi, hỗ trợ, khuyến khích người tiêu dùng mua sắm ô tô. Việc tiếp tục giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước có tác động tích cực đối với người tiêu dùng như một giải pháp hỗ trợ tài chính, khuyến khích tiêu dùng.

<sup>10</sup> Báo cáo số 131/BC-TCTK ngày 28/6/2024 của Tổng cục Thống kê về tình hình KT-XH quý II và 6 tháng đầu năm 2024.

## **2. Tác động đối với hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước và ngành ô tô Việt Nam**

Từ đầu năm 2024, hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước còn gặp nhiều khó khăn. Trong bối cảnh suy thoái kinh tế, ngành sản xuất, lắp ráp ô tô cũng phải đối mặt với tình trạng doanh số bán hàng sụt giảm, điều chỉnh sản lượng do sức mua giảm.

Thời gian qua, Quốc hội, Chính phủ đã có nhiều chính sách ưu đãi dành cho ngành công nghiệp ô tô trong nước, trong đó có các chính sách về thuế và lệ phí<sup>11</sup> để thúc đẩy sự phát triển ngành công nghiệp ô tô trong nước, phù hợp với chủ trương, định hướng của Đảng và Nhà nước, Chiến lược cải cách hệ thống thuế và thông lệ quốc tế. Các chính sách này đã có tác động tích cực đến nền kinh tế nói chung và với ngành công nghiệp ô tô nói riêng, góp phần quan trọng trong việc thực hiện Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô trong nước; thúc đẩy các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô đầu tư mở rộng sản xuất, gia tăng tỷ lệ nội địa hóa và tham gia sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

- Về thuế nhập khẩu:

Đối với ngành công nghiệp hỗ trợ (CNHT) ô tô, thực hiện 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, 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%.

- Về thuế TTĐB: Từ năm 2020 đến năm 2024, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 109/2020/NĐ-CP ngày 15/9/2020, Nghị định số 104/2021/NĐ-CP ngày 04/12/2021, Nghị định số 32/2022/NĐ-CP ngày 21/5/2022, Nghị định số 36/2023/NĐ-CP ngày 21/6/2023, Nghị định số 65/2024/NĐ-CP ngày 17/6/2024 về gia hạn thời hạn nộp thuế TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước nhằm hỗ trợ và phục hồi sản xuất kinh doanh cho các doanh nghiệp.

- Về thuế GTGT: Từ năm 2020 đến năm 2024, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 41/2020/NĐ-CP ngày 08/4/2020, Nghị định số 52/2021/NĐ-CP ngày 19/4/2021, Nghị định số 34/2022/NĐ-CP ngày 28/5/2022, Nghị định số 12/2023/NĐ-CP ngày 14/4/2023, Nghị định số 64/2024/NĐ-CP ngày 17/6/2024 về gia hạn thời hạn nộp thuế GTGT đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước nhằm hỗ trợ và phục hồi sản xuất kinh doanh cho các doanh nghiệp.

- Về LPTB: Chính phủ đã ban hành các Nghị định giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước phù hợp với bối cảnh KT-XH từng giai

<sup>11</sup> Thuế nhập khẩu, thuế TTĐB, thuế GTGT, LPTB.

đoạn: Nghị định số 70/2020/NĐ-CP ngày 28/6/2020 (có hiệu lực từ ngày 28/6/2020 đến hết ngày 31/12/2020); Nghị định số 103/2021/NĐ-CP ngày 26/11/2021 (có hiệu lực từ ngày 01/12/2021 đến hết ngày 31/5/2022); Nghị định số 41/2023/NĐ-CP ngày 28/6/2023 (có hiệu lực từ ngày 01/7/2023 đến hết ngày 31/12/2023).

Theo đó, các chính sách ưu đãi hỗ trợ về thuế, lệ phí trong những năm vừa qua là một trong các giải pháp tổng thể góp phần giảm chi phí 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 ô tô nước nhà.

### **3. Tác động đối với lao động, việc làm**

Thị trường lao động 6 tháng đầu năm 2024 tiếp tục đà phục hồi, phát triển. Các thông số về thị trường lao động cơ bản quay trở lại theo xu hướng bình thường trong giai đoạn trước đó<sup>12</sup>, góp phần giải quyết việc làm cho người lao động, giảm mất việc làm do doanh nghiệp bị giảm đơn hàng, thu hẹp sản xuất kinh doanh, góp phần đảm bảo đời sống của người lao động.

Tuy nhiên, thị trường lao động vẫn còn hiện tượng mất cân đối cung-cầu và có sự phát triển không đồng đều giữa các vùng miền, khu vực, ngành nghề kinh tế. Mặc dù số lao động có việc làm tăng nhưng tăng chủ yếu ở khu vực dịch vụ và lao động phi chính thức. Lao động bị mất việc làm có xu hướng chuyển dịch sang làm việc trong khu vực dịch vụ và phải chấp nhận công việc ít ổn định hơn. Với tình hình KT-XH năm 2024, thực trạng tiêu thụ xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước giảm sẽ kéo theo ngành công nghiệp hỗ trợ, cơ khí bị sụt giảm đơn hàng khiến nhiều lao động có khả năng mất việc làm, ảnh hưởng đến an sinh xã hội. Đánh giá thực hiện chính sách giảm LPTB trong thời gian qua cho thấy, tuy số thu LPTB giảm nhưng doanh số bán xe được cải thiện rõ rệt, góp phần hỗ trợ và giải quyết việc làm cho người lao động.

Việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước sẽ góp phần hỗ trợ tài chính cho doanh nghiệp, tạo đà cho tái sản xuất, phục hồi tốc độ tăng trưởng của ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước, tạo việc làm, tăng thu nhập cho người lao động, đảm bảo an sinh xã hội, có tác động lan tỏa sang các ngành kinh tế khác và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế năm 2024.

### **4. Tác động đối với thu NSNN**

Tại thời điểm năm 2020 và năm 2022, nguyên nhân chính dẫn đến khó khăn của ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước là do đứt gãy chuỗi cung ứng dẫn đến gián đoạn nguồn cung, nhu cầu mua xe của người dân vẫn nhiều, chưa

<sup>12</sup> Theo báo cáo tình hình KT-XH quý II và 6 tháng đầu năm 2024 của Tổng cục Thống kê, số lao động đang làm việc trong các doanh nghiệp công nghiệp tại thời điểm 01/6/2024 tăng 1,1% so với cùng thời điểm tháng trước và tăng 3,8% so với cùng thời điểm năm trước.

chịu ảnh hưởng của yếu tố lạm phát, theo đó, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước theo Nghị định số 70/2020/NĐ-CP và Nghị định số 103/2021/NĐ-CP đã khuyến khích các nhà sản xuất, phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước nổi lại chuỗi cung ứng, đáp ứng nhu cầu mua xe của người dân để được hưởng ưu đãi của chính sách, dẫn đến số lượng tiêu thụ ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước tăng lên mạnh, nên nguồn thu NSNN trong đó thuế TTĐB, thuế GTGT cũng tăng lên đã bù đắp được phần giảm thu LPTB về mặt chính sách. Năm 2023, mặc dù dịch Covid-19 cơ bản được kiểm soát, nền kinh tế Việt Nam vẫn tiếp tục gặp nhiều khó khăn, thách thức do ảnh hưởng của bối cảnh kinh tế thế giới có nhiều biến động, bất ổn, Chính phủ tiếp tục ban hành Nghị định số 41/2023/NĐ-CP để giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp. Tuy nhiên lượng xe ô tô bán ra trên thị trường đã thấp hơn dự kiến dẫn đến số tăng thu NSNN từ thuế TTĐB, GTGT chỉ đủ bù đắp cho số giảm thu NSNN về LPTB (theo đánh giá, số giảm thu NSNN về LPTB khoảng 5.238 tỷ đồng, số tăng thu NSNN về thuế TTĐB, GTGT khoảng 5.200 tỷ đồng).

Trong giai đoạn hiện nay, nền kinh tế vĩ mô cơ bản ổn định, lạm phát được kiểm soát, tăng trưởng được thúc đẩy trên cả 3 khu vực nông nghiệp, công nghiệp và dịch vụ, các cân đối lớn của nền kinh tế đang được đảm bảo, tình hình KT-XH 6 tháng đầu năm phục hồi tích cực, sau 03 lần Chính phủ áp dụng các Nghị định để giảm 50% mức thu LPTB, nhu cầu mua xe của người dân có thể thấp hơn. Theo đó, việc tiếp tục thực hiện chính sách giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước vào giai đoạn hiện nay thì việc tăng thu từ thuế TTĐB và thuế GTGT có thể sẽ không đủ để bù đắp cho việc giảm LPTB. Dự kiến, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước có thể làm giảm thu NSNN về LPTB bình quân khoảng 867 tỷ đồng/tháng (tương đương mức giảm theo Nghị định số 41/2023/NĐ-CP).

Ngoài ra, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước có thể tác động đến cân đối thu NSNN của các địa phương. Theo quy định của Luật NSNN, khoản thu LPTB thuộc ngân sách địa phương. Việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô, sản xuất lắp ráp trong nước khả năng sẽ làm tăng số lượng xe ô tô tiêu thụ và đăng ký nên số thu từ LPTB, thuế TTĐB, thuế GTGT có thể tăng. Tuy nhiên, số thu thực tế từ thuế TTĐB và thuế GTGT chỉ tập trung ở 8 địa phương<sup>13</sup> nơi có các công ty sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước, còn các địa phương khác đều giảm thu ngân sách địa phương từ chính sách này (địa phương đã có yêu cầu ngân sách trung ương cấp bù khoản hụt thu này để đảm bảo cân đối ngân sách địa phương<sup>14</sup>), từ đó có những ảnh hưởng nhất định tới cân đối ngân sách của nhiều địa phương.

## **5. Tác động đối với cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên**

Việt Nam hiện là thành viên của WTO và đã ký kết nhiều FTA song

<sup>13</sup> Vĩnh Phúc, Hải Dương, Hải Phòng, Ninh Bình, Đà Nẵng, Quảng Nam, Bình Dương, thành phố Hồ Chí Minh.

<sup>14</sup> Ví dụ: UBND tỉnh Đồng Tháp đã có công văn số 406/UBND-KT ngày 04/05/2022 gửi Bộ Tài chính đề nghị hỗ trợ ngân sách địa phương tương ứng với số giảm thu thuế bảo vệ môi trường và LPTB năm 2022 với tổng số tiền là hơn 548 tỷ đồng, trong đó số giảm thu LPTB là hơn 39 tỷ đồng.

phương và đa phương, trong đó đã cam kết thực hiện nguyên tắc đối xử quốc gia trong thương mại và đầu tư<sup>15</sup>. Theo đó, hiện nay chính sách thuế, phí, lệ phí tại các văn bản quy phạm pháp luật được áp dụng thống nhất giữa hàng hóa sản xuất trong nước và hàng hóa nhập khẩu.

Việc thực hiện giảm 50% LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước được đánh giá là có ảnh hưởng đến thực hiện nguyên tắc Đối xử quốc gia của Việt Nam trong khuôn khổ WTO và các FTA. Việc tiếp tục gia hạn chính sách sẽ vi phạm cam kết mà Chính phủ Việt Nam đã đưa ra trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế.

Trong giai đoạn áp dụng chính sách giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước theo Nghị định số 70/2020/NĐ-CP, Nghị định số 103/2021/NĐ-CP, Nghị định số 41/2023/NĐ-CP, các nước có lợi ích xuất khẩu ô tô vào Việt Nam đã phản ánh việc Việt Nam đối xử không công bằng giữa ô tô sản xuất trong nước với ô tô nhập khẩu, vi phạm nguyên tắc cơ bản của WTO. Các đối tác này nhiều lần đề xuất gặp Lãnh đạo Bộ Tài chính để trao đổi về nội dung này. Đồng thời, chính sách này cũng đã được Ban Thư ký WTO đề cập đến trong quá trình rà soát chính sách thương mại WTO lần 2 của Việt Nam năm 2021. Tuy nhiên, qua đánh giá tổng kết của Bộ Ngoại giao, Bộ Công Thương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư thì chưa có quốc gia nào khởi kiện đối với việc áp dụng chính sách giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước của Việt Nam.

Trong thời gian vừa qua, Việt Nam đã nhận được nhiều yêu cầu giải thích chính sách khi có sự phân biệt áp dụng giữa ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước và ô tô nhập khẩu từ quốc gia không có hoạt động sản xuất, lắp ráp trong nước tại Việt Nam, cụ thể:

(i) Tại phiên rà soát chính sách thương mại WTO lần 2 của Việt Nam tháng 4/2021, Ban Thư ký đề nghị Việt Nam cung cấp thông tin về việc thực hiện các biện pháp giảm thiểu tác động của cuộc khủng hoảng Covid-19 đối với ngành công nghiệp ô tô (ví dụ như giảm mức thu LPTB tại Nghị định số 70/2020/NĐ-CP) và bày tỏ quan ngại chính sách này vi phạm các cam kết của Việt Nam trong WTO.

(ii) Tại Phiên họp Ủy ban Thương mại hàng hóa ngày 30/11/2023 và

<sup>15</sup> Theo quy định của Điều III (khoản 1, 2, 4), Hiệp định chung về thuế quan và thương mại (GATT) 1994 thì:

"(1) Các bên ký kết thừa nhận rằng các khoản thuế và khoản thu nội địa, cũng như luật, hay quy tắc yêu cầu tác động tới việc bán hàng, chào bán, vận tải, phân phối hay sử dụng sản phẩm trong nội địa cùng các quy định định lượng trong nước yêu cầu có pha trộn, chế biến hay sử dụng sản phẩm với một khối lượng tỷ trọng xác định, không được áp dụng với sản phẩm nội địa hoặc nhập khẩu với kết cục là bảo hộ hàng nội địa.

(2) Hàng nhập khẩu từ lãnh thổ của bất cứ một bên ký kết nào sẽ không phải chịu, dù trực tiếp hay gián tiếp, các khoản thuế hay các khoản thu nội địa thuộc bất cứ loại nào vượt quá mức được áp dụng, dù trực tiếp hay gián tiếp, với sản phẩm nội tương tự. Hơn nữa, không một bên ký kết nào sẽ áp dụng các loại thuế hay khoản thu khác trong nội địa trái với các nguyên tắc đã nêu tại khoản 1.

(3) Sản phẩm nhập khẩu từ lãnh thổ của bất cứ một bên ký kết nào vào lãnh thổ của bất cứ một bên ký kết khác sẽ được hưởng đãi ngộ không kém phần thuận lợi hơn sự đãi ngộ dành cho sản phẩm tương tự có xuất xứ nội địa về mặt luật pháp, quy tắc và các quy định tác động đến bán hàng, chào bán, mua, chuyên chở, phân phối hoặc sử dụng hàng trên thị trường nội địa."

Phiên họp Ủy ban Thương mại cấp Bộ trưởng ngày 01/12/2023 với EU tại Bỉ, phía EU đã bày tỏ quan ngại về việc Việt Nam lần thứ 3 giảm 50% mức thu LPTB cho ô tô được sản xuất trong nước, từ đó vi phạm cam kết của EVFTA về phân biệt đối xử và tác động tiêu cực đến thương mại song phương.

Phía Việt Nam đã giải thích lý do ban hành biện pháp này là để giúp các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước vượt qua khó khăn, đặc biệt sau đại dịch Covid. Đây là biện pháp tạm thời, chỉ thực hiện trong 6 tháng và sẽ hết hiệu lực vào tháng 12/2023. Phía Việt Nam cũng cho biết thêm kể từ khi gia nhập WTO, Việt Nam cũng chưa từng ban hành chính sách nào tương tự, nhưng đây là tình huống ngoại lệ.

Đối với việc tiếp tục gia hạn thực hiện chính sách giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, có thể khẳng định Việt Nam vi phạm cam kết về hàng hóa mà Chính phủ Việt Nam đã đưa ra trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế. Biện pháp này được đánh giá là vi phạm cam kết về hàng hóa giữa các quốc gia với nhau, không thuộc trường hợp tranh chấp giữa nhà đầu tư và một quốc gia, theo đó, khả năng khiếu nại, khiếu kiện là có thể xảy ra nhưng được đánh giá là không quá căng thẳng. Việc khiếu kiện chỉ nhằm mục đích chấm dứt các biện pháp đang được áp dụng. Trên thực tế, khi thực hiện chính sách này, Việt Nam chỉ nhận được yêu cầu giải thích chính sách khi có sự phân biệt áp dụng giữa ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước và ô tô nhập khẩu.

### VIII. VẤN ĐỀ CÀN XIN Ý KIẾN

Về cơ bản ý kiến tham gia của các Bộ, ngành, địa phương nhất trí với dự thảo Nghị định. Ngoài ra, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tư pháp, Bộ Công Thương có ý kiến như sau: Việc tiếp tục giảm LPTB như dự thảo Nghị định sẽ vi phạm cam kết quốc tế dẫn tới nguy cơ bị xử phạt vi phạm hoặc trả đũa từ các nước mà Việt Nam xuất khẩu hàng hóa sang, cần xây dựng phương án để chủ động ứng phó.

Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:

- Tại công văn số 4455/BTC-CST ngày 26/4/2024 và Tờ trình Chính phủ số 121/TTr-BTC ngày 31/5/2024, Bộ Tài chính đã báo cáo Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ chi tiết về việc tiếp tục thực hiện chính sách giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước. Trong đó, đã đánh giá cụ thể tác động của việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, việc vi phạm các cam kết quốc tế và đề xuất 02 phương án:

Phương án 1: cân nhắc không thực hiện giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước;

Phương án 2: giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng như Nghị định số 41/2023/NĐ-CP ngày 28/6/2023).

Trên cơ sở phân tích ưu, nhược điểm của từng phương án, **Bộ Tài chính đề xuất Chính phủ thực hiện theo phương án 1.**


- Tại Thông báo số 264/TB-VPCP ngày 19/6/2024, Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái có ý kiến như sau:

1. Hầu hết các ý kiến tại cuộc họp thống nhất trình Chính phủ quy định việc giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thực hiện đúng theo Nghị quyết số 44/NQ-CP và thực hiện xây dựng Nghị định theo trình tự thủ tục rút gọn để đảm bảo tiến độ và hiệu quả của chính sách;

2. Bộ Tài chính tiếp thu đầy đủ các ý kiến xác đáng tại cuộc họp, hoàn thiện hồ sơ Nghị định về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, trong đó lưu ý bổ sung nội dung phân tích, đánh giá tác động đảm bảo đầy đủ, toàn diện, nhất quán (tác động số thu NSNN, tác động đến hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp, mức độ vi phạm các cam kết, khả năng khiếu nại, khiếu kiện); báo cáo Chính phủ trong tháng 6/2024.


Thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại Thông báo số 264/TB-VPCP nêu trên, Bộ Tài chính đã xây dựng dự án Nghị định theo đúng chỉ đạo tại Nghị quyết số 44/NQ-CP của Chính phủ.

Tuy nhiên, để ứng phó với việc vi phạm cam kết quốc tế như các Bộ đã nêu, Bộ Tài chính trình Chính phủ giao Bộ Công Thương chủ trì phối hợp với các cơ quan có liên quan rà soát và xây dựng phương án ứng phó trong trường hợp Việt Nam bị khởi kiện vi phạm các cam kết quốc tế.

Trên đây là Tờ trình về dự án Nghị định của Chính phủ về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước. Bộ Tài chính xin kính trình Chính phủ xem xét, quyết định. 

(Xin gửi kèm theo: Dự thảo Nghị định; Bảng tổng hợp, tiếp thu, giải trình ý kiến tham gia).

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- PTTg Chính phủ Lê Minh Khái (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- TCT, Các vụ: PC, HTQT;
- Lưu: VT, CST (08 b). 

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**



**Cao Anh Tuấn**



Số: /2024/NĐ-CP

Hà Nội, ngày tháng năm 2024

**Dự thảo 3****NGHỊ ĐỊNH****Quy định mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô, rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi ô tô và các loại xe tương tự xe ô tô được sản xuất, lắp ráp trong nước**

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Luật Phí và lệ phí ngày 25 tháng 11 năm 2015;

Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Tài chính;

Chính phủ ban hành Nghị định quy định mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô, rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi ô tô và các loại xe tương tự xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.

**Điều 1. Mức thu lệ phí trước bạ lần đầu đối với ô tô, rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi ô tô và các loại xe tương tự xe ô tô được sản xuất, lắp ráp trong nước**

1. Từ ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành đến hết ngày 31 tháng 01 năm 2025: Mức thu lệ phí trước bạ bằng 50% mức thu quy định tại Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định về lệ phí trước bạ; các Nghị quyết hiện hành của Hội đồng nhân dân hoặc Quyết định hiện hành của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương về mức thu lệ phí trước bạ tại địa phương và các văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế (nếu có).

2. Từ ngày 01 tháng 02 năm 2025 trở đi: Mức thu lệ phí trước bạ thực hiện theo quy định tại Nghị định số 10/2022/NĐ-CP; các Nghị quyết hiện hành của Hội đồng nhân dân hoặc Quyết định hiện hành của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương về mức thu lệ phí trước bạ tại địa phương và các văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế (nếu có).

**Điều 2. Hiệu lực thi hành**

1. Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 8 năm 2024 đến hết ngày 31 tháng 01 năm 2025.

2. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân 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 TW;
- 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;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTTH (5b).

**TM. CHÍNH PHỦ**  
**THỦ TƯỚNG**

**Phạm Minh Chính**

*Hà Nội, ngày tháng năm 2024*

**BẢN TỔNG HỢP, GIẢI TRÌNH, TIẾP THU Ý KIẾN GÓP Ý CỦA CƠ QUAN, TỔ CHỨC, CÁ NHÂN**  
**về dự án Nghị định của Chính phủ về mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước**

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

- Hồ sơ dự án Nghị định của Chính phủ về mức thu lệ phí trước bạ (LPTB) đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước gửi kèm Công văn số 6506/BTC-CST ngày 24/6/2024 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến về dự án Nghị định của Chính phủ về giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.

- Quy định của pháp luật về phí và lệ phí và pháp luật có liên quan.

**2. Cơ quan, tổ chức, cá nhân lấy ý kiến**

- Các Bộ: Tư pháp, Nội vụ, Công Thương, Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông vận tải, Ngoại giao;

- Ủy ban nhân dân các tỉnh/ thành phố: Vĩnh Phúc, Hải Dương, Hải Phòng, Ninh Bình, Đà Nẵng, Quảng Nam, Bình Dương, Hồ Chí Minh, Hà Nội.

Đến nay, Bộ Tài chính đã nhận được 08 ý kiến, trong đó có 05 ý kiến của các Bộ (Ngoại giao, Nội vụ, Tư pháp, Kế hoạch và Đầu tư, Công Thương) và 03 ý kiến của địa phương (Bình Dương, Ninh Bình, Quảng Nam); và Công văn số 646/TTĐT-DLĐT ngày 28/6/2024 của Cổng Thông tin điện tử Chính phủ về tổng hợp ý kiến của các tổ chức, cá nhân về dự thảo Nghị định. Theo đó, không có tổ chức, cá nhân nào có ý kiến về dự thảo Nghị định đăng tải trên Cổng Thông tin điện tử Chính phủ.

Trên cơ sở ý kiến của các cơ quan, tổ chức, cá nhân, đã tổng hợp đầy đủ các ý kiến góp ý, giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý như sau:

1. Về dự thảo Nghị định: Có 08 cơ quan nhất trí và không có ý kiến thêm về dự thảo Nghị định.

2. Về dự thảo Tờ trình Chính phủ: Các cơ quan cơ bản nhất trí với dự thảo Tờ trình Chính phủ.

Ngoài ra, có 03 cơ quan có ý kiến tham gia thêm, cụ thể như sau:

NHÓM VẤN ĐỀ HOẶC ĐIỀU, KHOẢN	CHỦ THỂ GÓP Ý	NỘI DUNG GÓP Ý	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
Dự thảo Tờ trình Chính phủ	Bộ Tư pháp	<p>1. Đề nghị rà soát kỹ các cam kết của Việt Nam trong các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên từ đó phối hợp Bộ Công Thương, Bộ Ngoại giao xây dựng các phương án chi tiết để chủ động ứng phó (trong trường hợp Chính phủ ban hành Nghị định), báo cáo Chính phủ xem xét, quyết định.</p> <p>2. Đề nghị Bộ Tài chính đánh giá tác động đầy đủ, rà soát đối tượng giảm LPTB, đề xuất đối tượng giảm LPTB cho phù hợp với tình hình thực tiễn, đảm bảo đúng mục, quan điểm xây dựng Nghị định, bảo đảm tính hợp pháp, tính thống nhất; phù hợp với Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.</p> <p>3. Đề nghị Bộ Tài chính tuân thủ đúng và đầy đủ: (i) Nghị quyết số 110/2023/QH15 ngày 29/11/2023 của Quốc hội; (ii) Nghị quyết số 126/NQ-CP ngày 14/8/2023 của Chính phủ</p>	<p>- Về ý kiến này, Bộ Tài chính đã phân tích, báo cáo rõ tại dự thảo Tờ trình Chính phủ về dự án Nghị định.</p> <p>- Về ý kiến này, Bộ Tài chính đã phân tích, báo cáo rõ tại dự thảo Tờ trình Chính phủ về dự án Nghị định.</p> <p>- Dự thảo Nghị định được xây dựng trên cơ sở Nghị quyết số 44/NQ-CP, Nghị quyết số 82/NQ-CP, Chỉ thị số 12/CT-TTg và chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái. Dự thảo Nghị định được gửi xin ý kiến các Bộ, ngành, địa phương liên quan và đăng trên</p>

			Công Thông tin điện tử Chính phủ, Công Thông tin điện tử Bộ Tài chính đề xin ý kiến rộng rãi của các tổ chức, cá nhân theo đúng quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật; đảm bảo công khai, minh bạch.
Bộ Kế hoạch và Đầu tư	Kế và	Theo báo cáo của Bộ Tài chính, có thể khẳng định Việt Nam vi phạm cam kết quốc tế về hàng hóa mà Chính phủ đã đưa ra trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế khi tiếp tục thực hiện gia hạn chính sách giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước. Việc tiếp tục thực hiện giảm 50% mức thu LPTB dẫn tới nguy cơ bị xử phạt do vi phạm cam kết quốc tế. Do đó, đề nghị Bộ Tài chính phân tích thêm lý do giảm LPTB trong 6 tháng, nghiên cứu bổ sung đánh giá việc có nên tiếp tục giảm 50% mức thu LPTB hay không khi Nghị định hết hiệu lực vào ngày 31/1/2025.	Tại công văn số 4455/BTC-CST ngày 26/4/2024 và Tờ trình Chính phủ số 121/TTr-BTC ngày 31/5/2024, Bộ Tài chính đã báo cáo Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ chi tiết về việc tiếp tục thực hiện chính sách giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước. Trong đó, Bộ Tài chính đã đánh giá cụ thể tác động của việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, việc vi phạm các cam kết quốc tế và đề xuất 02 phương án ( <i>phương án 1: cân nhắc không thực hiện giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước; phương án 2: giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng như Nghị định số 41/2023/NĐ-CP ngày 28/6/2023</i> ). Trên cơ sở phân tích ưu, nhược điểm của từng phương án, Bộ Tài chính đề xuất Chính phủ thực hiện theo phương án 1.
Bộ Công Thương	Công Thương	Việc Bộ Tài chính xây dựng dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước là phù hợp với chủ trương, chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Nghị quyết số 44/NQ-CP và chỉ đạo của Phó Thủ tướng Lê Minh Khái tại Thông báo số 264/TB-VPCP. Bên cạnh đó, cần có	Tại Thông báo số 264/TB-VPCP ngày 19/6/2024 của Văn phòng Chính phủ thông báo kết luận của Phó thủ tướng Chính phủ Lê

		<p>những biện pháp ngoại giao phù hợp để tránh bị ảnh hưởng uy tín với các đối tác thương mại dẫn đến khả năng bị kiện theo quy định của Thỏa thuận về quy tắc và thủ tục giải quyết tranh chấp trong WTO (DSU) hoặc trả đũa từ các nước mà Việt Nam xuất khẩu hàng hóa sang.</p>	<p>Minh khái tại cuộc họp ngày 17/6/2024 như sau:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hầu hết các ý kiến tại cuộc họp thống nhất trình Chính phủ quy định việc giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thực hiện đúng theo Nghị quyết số 44/NQ-CP và thực hiện xây dựng Nghị định theo trình tự thủ tục rút gọn để đảm bảo tiến độ và hiệu quả của chính sách;</li> <li>2. Bộ Tài chính tiếp thu đầy đủ các ý kiến xác đáng tại cuộc họp, hoàn thiện hồ sơ Nghị định về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, trong đó lưu ý bổ sung nội dung phân tích, đánh giá tác động đảm bảo đầy đủ, toàn diện, nhất quán (tác động số thu NSNN, tác động đến hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp, mức độ vi phạm các cam kết, khả năng khiếu nại, khiếu kiện); báo cáo Chính phủ trong tháng 6/2024.</li> </ol> <p>Dự án Nghị định được xây dựng trên cơ sở Nghị quyết số 44/NQ-CP, Nghị quyết số 82/NQ-CP, Chỉ thị số 12/CT-TTg và chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại Công văn số 3140/VPCP-KTTH và Thông báo số 264/TB-VPCP.</p>
--	--	---	---

UBND TỈNH BÌNH DƯƠNG  
**SỞ TÀI CHÍNH**

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

Số: 2074/STC-QLGCS

Bình Dương, ngày 28 tháng 6 năm 2024

V/v góp ý dự án Nghị định quy  
định mức thu lệ phí trước bạ  
đối với ô tô sản xuất, lắp ráp  
trong nước

Kính gửi: Bộ Tài chính

Thực hiện ý kiến của Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Dương tại Công văn số 3273/UBND-KT ngày 26/6/2024 về việc góp ý dự án Nghị định quy định mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước theo đề nghị của Bộ Tài chính tại Công văn số 6506/BTC-CST ngày 24/6/2024.

Sở Tài chính tỉnh Bình Dương thống nhất nội dung của dự thảo Tờ trình dự án Nghị định quy định mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước của Bộ Tài chính.

Sở Tài chính tỉnh Bình Dương kính gửi Bộ Tài chính xem xét, tổng hợp./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- UBND tỉnh (để b/c);
- Lưu: VT, QLGCS.

**KT. GIÁM ĐỐC  
PHÓ GIÁM ĐỐC**



**Lê Thị Thanh Thúy**

**UBND TỈNH NINH BÌNH**  
**SỞ TÀI CHÍNH**

Số: 1806 /STC-NS  
V/v tham gia ý kiến dự thảo Nghị  
định quy định mức thu lệ phí trước  
bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp  
trong nước

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

Ninh Bình, ngày 28 tháng 6 năm 2024

Kính gửi: Bộ Tài chính

Thực hiện Văn bản số 6506/BTC-CST ngày 24/6/2024 của Bộ Tài chính về lấy ý kiến dự án Nghị định quy định mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước; Văn bản số 489/UBND-VP5 ngày 26/6/2024 của UBND tỉnh giao Sở Tài chính chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan tham gia ý kiến dự thảo Nghị định quy định mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.

Sau khi phối hợp với các đơn vị có liên quan, Sở Tài chính tỉnh Ninh Bình và các đơn vị nhất trí với dự thảo Nghị định quy định mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.

Sở Tài chính trân trọng báo cáo Bộ Tài chính./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- UBND tỉnh (để báo cáo);
- Lưu: VT, NS.VC (01).

**GIÁM ĐỐC**



**Đặng Thái Sơn**



**TỔNG CỤC THUẾ  
CỤC THUẾ TỈNH QUẢNG NAM**

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

Số: 5493/CTQNA-NVDTPC

V/v tham gia góp ý đối với dự án Nghị định quy định mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước

Quảng Nam, ngày 27 tháng 6 năm 2024

Kính gửi: Bộ Tài chính.

Thực hiện chỉ đạo của UBND tỉnh Quảng Nam tại Công văn số 4671/UBND-KTTH ngày 25/6/2024 về việc nghiên cứu, tham gia góp ý đối với dự án Nghị định quy định mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước theo Công văn 6506/BTC-CST ngày 24/6/2024 của Bộ Tài chính, Cục Thuế tỉnh Quảng Nam có ý kiến như sau:

Thông nhất hồ sơ dự án Nghị định quy định mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.

Cục Thuế kính báo cáo Bộ Tài chính xem xét tổng hợp. *lnauktmb*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- Lưu: VT, NVDTPC.

**KT. CỤC TRƯỞNG  
PHÓ CỤC TRƯỞNG**



**Nguyễn Việt Xuân**

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 5260 /BKHD-TCTT

Hà Nội, ngày 04 tháng 7 năm 2024

V/v Góp ý dự thảo Nghị định quy  
mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô  
sản xuất, lắp ráp trong nước



Kính gửi: Bộ Tài chính.

Phúc đáp công văn số 6506/BTC-CST ngày 24/6/2024 của Quý Bộ về việc đề nghị tham gia ý kiến dự thảo Nghị định quy định mức thu lệ phí trước bạ đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có ý kiến như sau:

Tại dự thảo Tờ trình Thủ tướng Chính phủ gửi kèm theo văn bản số 6506/BTC-CST ngày 24/6/2024, Bộ Tài chính đã tiếp thu một số ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại công văn số 4052/BKHD-TCTT ngày 28/5/2024 về việc bổ sung đánh giá về tình hình tiêu thụ xe ô tô và thu LPTB; tác động của việc thực hiện chính sách giảm 50% mức thu LPTB trong thời gian qua.

Giải pháp giảm mức thu LPTB là biện pháp tạm thời, chỉ thực hiện trong khoảng thời gian ngắn, đã được Chính phủ ban hành 3 Nghị định giảm thu LPTB. Theo nội dung báo cáo của Quý Bộ, có thể khẳng định Việt Nam vi phạm cam kết về hàng hóa mà Chính phủ Việt Nam đã đưa ra trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế khi tiếp tục gia hạn thực hiện chính sách giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.

Việc tiếp tục thực hiện chính sách giảm mức thu 50% LPTB dẫn tới nguy cơ bị xử phạt do vi phạm các Hiệp định quốc tế, do đó, đề nghị Bộ Tài chính phân tích thêm lý do giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng; nghiên cứu bổ sung đánh giá việc có nên tiếp tục thực hiện chính sách giảm mức thu LPTB hay không sau khi Nghị định hết hiệu lực thi hành vào ngày 31/1/2025.

Trên đây là ý kiến Bộ Kế hoạch và Đầu tư, đề nghị Quý Bộ nghiên cứu, tổng hợp.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Vụ KTCNDV;
- Lưu: VT, Vụ TCTT.

KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG  
  
Trần Quốc Phương

**BỘ NỘI VỤ**

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

Số: 3735 /BNV - PC  
V/v góp ý dự thảo Nghị định quy  
định mức thu LPTB đối với ô tô sản  
xuất, lắp ráp trong nước

Hà Nội, ngày 28 tháng 6 năm 2024

Kính gửi: Bộ Tài chính

Trả lời Công văn số 6506/BTC-CST ngày 24/6/2024 của Bộ Tài chính về việc góp ý dự thảo Nghị định quy định mức thu lệ phí trước bạ (LPTB) đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, Bộ Nội vụ có ý kiến như sau:

Theo chức năng nhiệm vụ, Bộ Nội vụ thống nhất dự thảo Nghị định nêu trên do Bộ Tài chính xây dựng để thực hiện Nghị quyết số 44/NQ-CP ngày 5/4/2024 của Chính phủ về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 3/2024 và Hội nghị trực tuyến Chính phủ với địa phương nhằm góp phần kích thích tiêu dùng trong nước, hỗ trợ, phục hồi sản xuất kinh doanh cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trước bối cảnh nền kinh tế còn nhiều trở ngại, thách thức. Tuy nhiên đề nghị quá trình thực hiện bảo đảm không ảnh hưởng nguyên tắc Đối xử quốc gia của Việt Nam trong khuôn khổ WTO và các FTA mà Việt Nam hiện là thành viên.

Trên đây là ý kiến của Bộ Nội vụ, đề nghị Bộ Tài chính tổng hợp, báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- TT. Triệu Văn Cường;
- Lưu: VT, PC.

**KT. BỘ TRƯỞNG**  
**CHỦ TRƯỞNG**



Triệu Văn Cường

**BỘ TƯ PHÁP**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 3692 /BTP-PLDSKT

Hà Nội, ngày 03 tháng 7 năm 2024

V/v góp ý dự thảo Nghị định về mức thu  
LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp  
trong nước

Kính gửi: Bộ Tài chính

Trả lời Công văn số 6506/BTC-CST ngày 24/6/2024 của Bộ Tài chính đề nghị góp ý dự thảo Nghị định về mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (sau đây gọi chung là dự thảo Nghị định), Bộ Tư pháp có ý kiến sơ bộ như sau:

1. Luật Phí và lệ phí (có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2017), tại điểm 1.II Lệ phí quản lý nhà nước liên quan đến quyền sở hữu, quyền sử dụng tài sản ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí quy định "*Lệ phí trước bạ*" thuộc thẩm quyền của Chính phủ. Năm 2020, 2021 trước tình hình dịch bệnh COVID -19 tác động xấu đến hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 70/2020/NĐ-CP ngày 28/6/2020 quy định giảm 50% mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (có hiệu lực từ ngày 28/6/2020 đến hết ngày 31/12/2020); Nghị định số 103/2021/NĐ-CP ngày 26/11/2021 (có hiệu lực từ 01/12/2021 đến hết ngày 31/5/2022); Nghị định 41/2023/NĐ-CP ngày 28/6/2024 (có hiệu lực từ ngày 01/7/2023 đến hết ngày 31/12/2023) quy định tiếp tục giảm 50% mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước. Từ ngày 01/01/2024, mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước được thực hiện theo Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022 của Chính phủ quy định về lệ phí trước bạ, theo đó mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước bằng mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô cùng loại.

Để góp phần kích thích tiêu dùng, tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trước bối cảnh nền kinh tế còn nhiều khó khăn, thách thức, ngày 5/4/2024, Chính phủ ban hành Nghị quyết số 44/NQ-CP về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 3/2024 và Hội nghị trực tuyến Chính phủ với địa phương giao Bộ Tài chính chủ trì: "*b) Khẩn trương nghiên cứu, trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ trước ngày 30 tháng 4 năm 2024 xem xét ban hành quy định gia hạn thuế (thuế giá trị gia tăng, thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế thu nhập cá nhân, thuế tiêu thụ đặc biệt đối với ô tô sản xuất trong nước...), giảm LPTB ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, giảm tiền thuế đất, mặt nước; kịp thời xem xét, ban hành theo thẩm quyền hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành chính sách giảm thuế, phí, lệ phí như đã thực hiện trong năm 2023 để tiếp tục tháo gỡ khó khăn, hỗ trợ cho hoạt động sản xuất kinh doanh...*".

Ngày 19/6/2024, Văn phòng Chính phủ có Thông báo số 264/TB-VPCP về Kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại cuộc họp ngày 17/6/2024 về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước “*Bộ Tài chính tiếp thu đầy đủ các ý kiến xác đáng tại cuộc họp, hoàn thiện hồ sơ Nghị định về mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, trong đó lưu ý bổ sung nội dung phân tích, đánh giá tác động bảo đảm đầy đủ, toàn diện, nhất quán (tác động số thu ngân sách nhà nước, tác động đến hoạt động sản xuất của doanh nghiệp, mức độ vi phạm cam kết, khả năng khiếu nại, khiếu kiện); báo cáo Chính phủ trong tháng 6 năm 2024*”. Vì vậy, việc Bộ Tài chính xây dựng dự thảo Nghị định về mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước là phù hợp với nhiệm vụ được giao và phù hợp về thẩm quyền theo quy định Luật Phí và lệ phí.

2. Tại dự thảo Tờ trình Chính phủ (trang 13-15) về tác động đến cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên, Bộ Tài chính có nêu “...*Đối với việc tiếp tục gia hạn thực hiện chính sách giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, có thể khẳng định Việt Nam vi phạm cam kết về hàng hóa mà Chính phủ Việt Nam đã đưa ra trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế. Biện pháp này được đánh giá là vi phạm cam kết về hàng hóa giữa các quốc gia với nhau, không thuộc trường hợp tranh chấp giữa nhà đầu tư và một quốc gia, theo đó, khả năng khiếu nại, khiếu kiện là có thể xảy ra nhưng được đánh giá là không quá căng thẳng. Việc khiếu kiện chỉ nhằm mục đích chấm dứt các biện pháp đang được áp dụng. Trên thực tế, khi thực hiện chính sách này, Việt Nam chỉ nhận được yêu cầu giải thích chính sách khi có sự phân biệt áp dụng giữa ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước và ô tô nhập khẩu*”.

Đối với vấn đề này, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát kỹ các cam kết của Việt Nam trong các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, trong đó có nguyên tắc đối xử quốc gia (NT); kinh nghiệm quốc tế có liên quan; từ đó phối hợp Bộ Công Thương, Bộ Ngoại giao xây dựng các phương án chi tiết đề chủ động ứng phó (trong trường hợp Chính phủ ban hành Nghị định), báo cáo Chính phủ xem xét, quyết định.

3. Nội dung dự thảo Nghị định kế thừa toàn bộ nội dung Nghị định số 41/2023/NĐ-CP ngày 28/6/2024 của Chính phủ. Tuy nhiên, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo đánh giá tác động đầy đủ, rà soát đối tượng giảm lệ phí trước bạ trong thời gian qua, đề xuất đối tượng giảm lệ phí trước bạ cho phù hợp với tình hình thực tiễn, đảm bảo đúng mục, quan điểm xây dựng Nghị định, bảo đảm tính hợp pháp, tính thống nhất; phù hợp với Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (và chịu trách nhiệm về đề này).

Bên cạnh đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo tuân thủ đúng và đầy đủ: “(i) Nghị quyết số 110/2023/QH15 ngày 29/11/2023 của Quốc hội về kỳ họp thứ 6

Quốc hội khóa XV (yêu cầu: “ngăn chặn kịp thời và xử lý nghiêm các hành vi tham nhũng, tiêu cực, “lợi ích nhóm”, “lợi ích cục bộ” trong công tác xây dựng và tổ chức thi hành pháp luật” - Mục 3); (ii) Nghị quyết số 126/NQ-CP ngày 14/8/2023 của Chính phủ về một số giải pháp nâng cao chất lượng công tác xây dựng, hoàn thiện hệ thống pháp luật và tổ chức thi hành pháp luật nhằm ngăn ngừa tình trạng tham nhũng, lợi ích nhóm, lợi ích cục bộ...”.

4. Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo thực hiện theo quy định tại Điều 90, Điều 91 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và hoàn thiện thành phần hồ sơ gửi Bộ Tư pháp thẩm định dự thảo Nghị định theo quy định (đầy đủ thành phần hồ sơ cả về nội dung và hình thức) tại khoản 2 Điều 92 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và khoản 16 Điều 1 Nghị định số 59/2024/NĐ-CP (sửa đổi, bổ sung Nghị định số 34/2016/NĐ-CP và Nghị định số 154/2020/NĐ-CP).

Trên đây là ý kiến của Bộ Tư pháp đối với dự thảo Nghị định về mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, xin gửi Bộ Tài chính để tham khảo, tiếp tục hoàn thiện dự thảo Nghị định theo đúng quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- TT. Trần Tiến Dũng (để b/c);
- Lưu: VT, Vụ PLDSKT (KTTH, Thuytt).

**TL. BỘ TRƯỞNG  
VỤ TRƯỞNG VỤ PHÁP LUẬT DÂN SỰ - KINH TẾ**



**Nguyễn Thanh Tú**



**BỘ NGOẠI GIAO**

Số: 3320/BNG-KTĐP

V/v dự án Nghị định quy định  
mức thu LPTB đối với ô tô sản  
xuất, lắp ráp trong nước

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**

Hà Nội, ngày 02 tháng 7 năm 2024



Kính gửi: Bộ Tài chính.

Phúc công văn số 6506/BTC-CST ngày 24/6/2024 của Quý Bộ về tham gia ý kiến đối với Dự án Nghị định quy định mức thu lệ phí trước bạ (LPTB) đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, trong phạm vi phụ trách, Bộ Ngoại giao cơ bản nhất trí với kiến nghị của Quý Bộ tại hồ sơ dự án Nghị định của Chính phủ về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.

Việc giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thêm 06 tháng sẽ góp phần hỗ trợ doanh nghiệp tháo gỡ khó khăn, thúc đẩy sản xuất ô tô trong nước, kích cầu tiêu dùng ô tô. Đối với quan ngại về vi phạm cam kết về hàng hóa trong các hiệp định thương mại tự do Việt Nam tham gia, Bộ Ngoại giao sẽ tích cực phối hợp với các Bộ, ngành liên quan theo dõi, chuẩn bị phương án xử lý phù hợp.

Bộ Ngoại giao xin thông tin để Quý Bộ tham khảo, tổng hợp./. *g*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Các Vụ: LPQT;
- Lưu: HC, KTĐP.

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**



Nguyễn Minh Hằng

**Số: 4156 /BCT-CN**

V/v mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước

*Hà Nội, ngày 17 tháng 6 năm 2024*

**Kính gửi: Bộ Tài chính**

Trả lời Công văn số 5005/BTC-CST ngày 15/5/2024 của Bộ Tài chính về việc mức thu lệ phí trước bạ (LPTB) đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, Bộ Công Thương có ý kiến như sau:

1. Trong các năm 2020, 2022 và 2023, trước sự sụt giảm của thị trường ô tô do tác động của đại dịch Covid-19 cũng như khó khăn, thách thức của nền kinh tế sau đại dịch, theo đề nghị của Bộ Tài chính, Chính phủ đã áp dụng chính sách giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thông qua việc ban hành Nghị định số 70/2020/NĐ-CP (có hiệu lực từ 28/6/2020 đến hết ngày 31/12/2020), Nghị định số 103/2021/NĐ-CP (có hiệu lực từ 01/12/2021 đến hết ngày 31/5/2022), Nghị định số 41/2023/NĐ-CP (có hiệu lực từ ngày 01/7/2023 đến hết ngày 31/12/2023). Kinh nghiệm triển khai chính sách này trong thời gian qua đã góp phần hỗ trợ tài chính cho người dân, doanh nghiệp thông qua việc trực tiếp giảm chi phí khi đăng ký quyền sở hữu ô tô, từ đó kích thích nhu cầu, thúc đẩy người dân, doanh nghiệp mua sắm ô tô phục vụ nhu cầu tiêu dùng và sản xuất, kinh doanh. Qua đó, chính sách đã hỗ trợ các nhà sản xuất, nhà phân phối tiêu thụ lượng ô tô tồn kho qua các năm.

Bước vào đầu năm 2024, các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nói riêng và toàn nền kinh tế nói chung tiếp tục phải đối mặt với rất nhiều khó khăn, thách thức đến từ cả yếu tố trong và ngoài nước. Bên cạnh đó, sức ép lạm phát, tỷ giá, giá vàng tăng cao... làm ảnh hưởng đến tâm lý người tiêu dùng, dẫn đến xu hướng thắt chặt chi tiêu đối với những mặt hàng có giá trị cao, trong đó có ô tô. Căn cứ thực tế thị trường ô tô các tháng cuối năm 2023 và đầu năm 2024, doanh số toàn thị trường ô tô 03 tháng đầu năm 2024 (bao gồm cả xe du lịch và xe thương mại) sụt giảm đáng kể. Theo báo cáo bán hàng của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA), doanh số bán hàng của các doanh nghiệp thuộc VAMA đạt 58.165 xe, giảm 17% so với cùng kỳ năm 2023 (trong đó xe du lịch đạt 41.858 chiếc, giảm 21%; xe thương mại đạt 15.915 chiếc, giảm 6% và xe chuyên dùng đạt 392 chiếc, giảm 48% so với Quý I năm 2023). Bên cạnh đó, Tập đoàn Thành Công cho biết trong Quý I năm 2024, tổng số xe Hyundai bán ra thị trường đạt 10.144 xe, giảm 31,1% so với cùng kỳ Quý I năm 2023.

Trước thực tế thị trường ô tô giảm sút mạnh, các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô đều đưa ra nhiều chương trình ưu đãi, hỗ trợ nhằm khuyến khích người tiêu dùng mua sắm ô tô. Tuy nhiên, nếu chỉ dựa vào nguồn lực và các giải pháp kích cầu riêng lẻ của từng doanh nghiệp thì sẽ không đủ để tạo ra sức bật



giúp thị trường ô tô tăng trưởng trở lại một cách ổn định và bền vững. Trong thời gian qua, Bộ Công Thương đã nhận được kiến nghị của VAMA, Công ty cổ phần Tập đoàn Thành Công, Công ty TNHH Thaco Auto về việc ban hành chính sách giảm LPTB cho khách hàng mua ô tô để kích cầu tiêu dùng một cách mạnh mẽ và hiệu quả, hỗ trợ doanh nghiệp duy trì ổn định sản xuất và kinh doanh, đảm bảo duy trì nguồn thu ngân sách nhà nước từ lĩnh vực sản xuất và kinh doanh ô tô.

2. Tại Nghị quyết phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 3 năm 2024 và Hội nghị trực tuyến Chính phủ với địa phương số 44/NQ-CP ngày 05/4/2024, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Tài chính khẩn trương nghiên cứu, trình Chính phủ xem xét ban hành quy định giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước như đã thực hiện trong năm 2023 để tiếp tục tháo gỡ khó khăn, hỗ trợ cho hoạt động sản xuất kinh doanh.

3. Theo quy định của Thỏa thuận về quy tắc và thủ tục giải quyết tranh chấp trong WTO (DSU), trường hợp Việt Nam bị kiện và kết luận vi phạm các quy định của WTO do ban hành các chính sách về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, Việt Nam phải dừng ngay các biện pháp vi phạm theo các kết luận và khuyến nghị của cơ quan giải quyết tranh chấp (DSB) trong WTO. Trường hợp không thực hiện theo các kết luận và khuyến nghị trong một khoảng thời gian hợp lý, Việt Nam có thể phải bồi thường hoặc đổi mặt với việc bị trả đũa từ các nước đối với hàng hóa của Việt Nam xuất khẩu sang các nước.

4. Bộ Công Thương ủng hộ các giải pháp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc cho các doanh nghiệp nói chung và doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước nói riêng. Trong trường hợp tiếp tục áp dụng chính sách này trong năm 2024, Việt Nam cần có những biện pháp ngoại giao phù hợp để tránh bị ảnh hưởng uy tín với các đối tác thương mại dẫn đến khả năng bị khiếu kiện hoặc trả đũa như đã nêu.

Trên đây là ý kiến của Bộ Công Thương, đề nghị Quý Bộ tổng hợp./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Vụ: ĐB, PC, KHTC, AP, AM;
- Các Cục: PVTM, XNK;
- Lưu: VT, CN.

**KT. BỘ TRƯỞNG**  
**THỨ TRƯỞNG**



**Nguyễn Sinh Nhật Tân**



**BỘ TÀI CHÍNH**

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

Số: 4455/BTC-CST  
V/v mức thu LPTB đối với ô tô  
sản xuất, lắp ráp trong nước

Hà Nội, ngày 26 tháng 4 năm 2024

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ.

Thực hiện Nghị quyết số 44/NQ-CP ngày 05/4/2024 của Chính phủ về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 03 năm 2024 và Chỉ thị số 12/CT-TTg ngày 21/4/2024 của Thủ tướng Chính phủ, trong đó giao Bộ Tài chính khẩn trương nghiên cứu, trình Chính phủ, Thủ tướng Chính xem xét ban hành quy định giảm lệ phí trước bạ (LPTB) đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, Bộ Tài chính xin báo cáo Thủ tướng Chính phủ như sau:

**I. Đánh giá tác động việc thực hiện chính sách giảm 50% mức thu LPTB thời gian qua**

Tại khoản 3 Điều 18 Luật Phí và lệ phí năm 2015 quy định Chính phủ quy định mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý, sử dụng, hướng dẫn thực hiện thống nhất các khoản phí, lệ phí thuộc thẩm quyền, trong đó có LPTB.

Trong giai đoạn từ năm 2020 đến hết năm 2022, dịch Covid-19 bùng phát và nhanh chóng lan rộng ra các quốc gia trên thế giới, tác động nghiêm trọng đến sự phát triển kinh tế - xã hội (KT-XH) các quốc gia. Năm 2023, mặc dù dịch Covid-19 cơ bản được kiểm soát, nền kinh tế Việt Nam vẫn tiếp tục gặp nhiều khó khăn, thách thức do ảnh hưởng của bối cảnh kinh tế thế giới có nhiều biến động, bất ổn. Ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trong giai đoạn này bị ảnh hưởng vì gián đoạn, đứt gãy chuỗi cung ứng, tình hình sản xuất, kinh doanh suy giảm, doanh nghiệp cạn kiệt nguồn vốn. Theo đó, để góp phần hỗ trợ ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước phục hồi sản xuất kinh doanh trước những diễn biến phức tạp và ảnh hưởng của dịch Covid-19, trên cơ sở đề xuất của các Hiệp hội, doanh nghiệp và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, căn cứ thẩm quyền điều chỉnh mức thu LPTB theo quy định tại Luật Phí và lệ phí năm 2015, Bộ Tài chính đã xây dựng, trình Chính phủ ban hành các Nghị định giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước phù hợp với bối cảnh KT-XH từng giai đoạn, cụ thể:

- Nghị định số 70/2020/NĐ-CP ngày 28/6/2020 để giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (có hiệu lực từ ngày 28/6/2020 đến hết ngày 31/12/2020);

- Nghị định số 103/2021/NĐ-CP ngày 26/11/2021 để tiếp tục giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (có hiệu lực từ ngày 01/12/2021 đến hết ngày 31/5/2022);

- Nghị định số 41/2023/NĐ-CP ngày 28/6/2023 để tiếp tục giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (có hiệu lực từ ngày 01/7/2023 đến hết ngày 31/12/2023).

Kể từ ngày 01/1/2024, mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước được thực hiện theo Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022 của Chính phủ, theo đó mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước bằng mức thu LPTB đối với ô tô cùng loại.

Quá trình triển khai thực hiện chính sách giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thời gian qua về cơ bản đã đạt được các mục tiêu đề ra khi ban hành, có tác động tích cực đối với người tiêu dùng, nhà sản xuất và phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước nói riêng và đối với nền kinh tế nói chung. Bên cạnh đó, cũng có những tác động tiêu cực đối với ngân sách nhà nước (NSNN) và về mặt cam kết quốc tế, cụ thể như sau:

### 1. Tác động tích cực

*a) Tác động đối với người tiêu dùng, nhà sản xuất và phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước*

Việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã góp phần hỗ trợ tài chính cho người dân, doanh nghiệp thông qua việc trực tiếp giảm chi phí đăng ký quyền sở hữu ô tô, từ đó kích thích nhu cầu, thúc đẩy người dân, doanh nghiệp mua sắm ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước để phục vụ cho nhu cầu tiêu dùng và sản xuất kinh doanh. Qua đó, hỗ trợ các nhà sản xuất và phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước tiêu thụ được lượng ô tô tồn kho kể từ khi dịch bệnh Covid-19 bùng phát. Đồng thời, thúc đẩy các nhà sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước đẩy mạnh sản xuất, lắp ráp xe mới đưa vào thị trường, nâng cao năng lực cạnh tranh của ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đáp ứng nhu cầu thị trường nội địa, hướng tới mục tiêu xuất khẩu sang khu vực ASEAN.

Trong thời gian thực hiện giảm 50% mức thu LPTB theo Nghị định số 70/2020/NĐ-CP ngày 28/6/2020 (thực hiện trong 6 tháng cuối năm 2020), số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu là 209.584 xe, bình quân 34.930 xe/tháng, tăng gấp 2,03 lần so với 6 tháng đầu năm 2020 (số lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu trong 6 tháng đầu năm 2020 là 102.924 xe, bình quân 17.574 xe/tháng).

Trong thời gian thực hiện giảm 50% mức thu LPTB theo Nghị định số 103/2021/NĐ-CP ngày 26/11/2021 (thực hiện từ tháng 12/2021 đến hết tháng 5/2022), số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu là 398.177 xe, trong đó, số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu tháng 12/2021 và 5 tháng đầu năm 2022 lần lượt là 103.722 và 294.455 xe. Trong năm 2022, bình quân số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu 5 tháng đầu năm là 58.891 xe/tháng, cao hơn gấp 1,38 lần bình quân số lượng xe 7 tháng cuối năm<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Theo số liệu khi trình các Nghị định số 70/2020/NĐ-CP và Nghị định số 103/2021/NĐ-CP.

### *b) Tác động đối với tình hình KT-XH*

Việc giảm 50% mức LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã góp phần hỗ trợ tài chính cho người dân, doanh nghiệp, qua đó thúc đẩy sức mua trong nước, tạo đà cho việc tái sản xuất, nối lại chuỗi cung ứng, phục hồi tốc độ tăng trưởng của ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước. Từ đó, góp phần tạo việc làm, tăng thu nhập cho người lao động, đảm bảo an sinh xã hội, có tác dụng lan tỏa sang các ngành kinh tế khác và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế sau dịch Covid-19.

## **2. Tác động tiêu cực**

Bên cạnh những kết quả đạt được, chính sách giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước có các tồn tại, hạn chế sau:

### *a) Tác động đối với thu và cân đối thu NSNN*

- Chính sách giảm mức thu LPTB thời gian qua đã có ảnh hưởng đến số thu LPTB đối với xe ô tô, cụ thể:

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 70/2020/NĐ-CP (6 tháng cuối năm 2020), tổng số thu LPTB lần đầu đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước là 7.314 tỷ đồng. Như vậy, về mặt chính sách, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã tác động giảm thu NSNN về LPTB tương ứng là 7.314 tỷ đồng. Thực tế, số thu LPTB trong 6 tháng cuối năm 2020 của các địa phương trên cả nước vẫn tăng hơn 1.600 tỷ đồng so với 6 tháng đầu năm 2020, do sản lượng xe ô tô bán ra trong 6 tháng cuối năm 2020 tăng gấp 2,03 lần so với 6 tháng đầu năm 2020.

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 103/2021/NĐ-CP, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã tác động giảm thu NSNN về LPTB tương ứng 7.986 tỷ đồng<sup>2</sup>.

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 41/2023/NĐ-CP, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã tác động giảm thu NSNN về LPTB tương ứng 5.196 tỷ đồng (do sản lượng xe bán ra trên thực tế thấp hơn dự kiến khi xây dựng Nghị định số 41/2023/NĐ-CP).

Như vậy, nếu tiếp tục giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong năm 2024 thì có thể làm giảm thu NSNN về LPTB khoảng 5.000 - 6.000 tỷ đồng.

- Việc giảm 50% mức thu LPTB dẫn đến sản lượng tiêu thụ ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước tăng lên, từ đó làm tăng số thu về thuế giá trị gia tăng (GTGT) và thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB):

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 70/2020/NĐ-CP, tổng thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng cuối năm 2020 đạt 25.167 tỷ đồng, tăng khoảng 12.500 tỷ đồng so với 6 tháng đầu năm 2020 (đạt 12.671 tỷ đồng).

<sup>2</sup> Theo Báo cáo số 102/BC-CP ngày 12/3/2024 của Chính phủ.

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 103/2021/NĐ-CP (không so sánh với tháng 12/2020 - thời điểm áp dụng Nghị định số 70/2020/NĐ-CP), tổng thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước 5 tháng đầu năm 2022 đạt 22.506 tỷ đồng, tăng 6.287 tỷ đồng so với 5 tháng đầu năm 2021 (5 tháng đầu năm 2021 đạt 16.219 tỷ đồng)<sup>3</sup>.

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 41/2023/NĐ-CP, theo ước tính với việc thực hiện chính sách giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong năm 2023 thì việc tăng thu từ thuế TTĐB và thuế GTGT dự kiến có thể không đủ để bù đắp cho việc giảm thu từ LPTB.

Chính sách giảm 50% mức thu LPTB đã khuyến khích nhà sản xuất, phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước nối lại chuỗi cung ứng, đáp ứng nhu cầu mua xe của người dân để được hưởng ưu đãi của chính sách, dẫn đến số lượng tiêu thụ ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước tăng lên, nên nguồn thu NSNN trong đó có thuế TTĐB, thuế GTGT cũng tăng lên đã bù đắp được phần giảm thu về LPTB. Tuy nhiên, trong giai đoạn hiện nay, sức mua và tiêu dùng được đánh giá là khác so với bối cảnh giai đoạn 2020-2022, nhu cầu mua xe của người dân có thể thấp hơn. Theo đó, việc tiếp tục thực hiện giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước vào giai đoạn hiện nay thì việc tăng thu từ thuế TTĐB, thuế GTGT có thể không đủ để bù đắp cho việc giảm mức thu LPTB.

Bên cạnh đó, theo quy định của Luật NSNN, khoản thu LPTB thuộc ngân sách địa phương. Việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước có thể làm tăng sản lượng tiêu thụ ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, từ đó làm tăng số thu về thuế GTGT và thuế TTĐB. Tuy nhiên, số thu thuế GTGT và thuế TTĐB chỉ tập trung ở 8 địa phương là Vĩnh Phúc, Hải Dương, Hải Phòng, Ninh Bình, Đà Nẵng, Quảng Nam, Bình Dương, Thành phố Hồ Chí Minh (là nơi có các công ty sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước); còn các địa phương khác đều giảm thu ngân sách địa phương từ chính sách này (địa phương đã có yêu cầu ngân sách trung ương cấp bù khoản hụt thu này để đảm bảo cân đối ngân sách địa phương<sup>4</sup>).

Do đó, việc tiếp tục thực hiện giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước ngoài việc làm giảm thu NSNN được đánh giá là sẽ có những ảnh hưởng nhất định tới cân đối ngân sách năm 2024 của nhiều địa phương.

*b) Tác động đối với cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên*

Chính sách giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước được đánh giá là có ảnh hưởng tiêu cực trong việc thực hiện các cam kết quốc tế. Việt Nam hiện là thành viên của WTO và đã ký kết nhiều FTA song phương và đa phương, trong đó đã cam kết thực hiện nguyên tắc đối xử quốc gia trong thương mại và đầu tư<sup>5</sup>. Theo đó, hiện nay chính sách thuế, phí, lệ phí tại

<sup>3</sup> Theo số liệu khi trình các Nghị định số 70/2020/NĐ-CP và Nghị định số 103/2021/NĐ-CP.

<sup>4</sup> Ví dụ: UBND tỉnh Đồng Tháp đã có Công văn số 406/UBND-KT ngày 04/05/2022 gửi Bộ Tài chính đề nghị hỗ trợ ngân sách địa phương tương ứng với số giảm thu thuế bảo vệ môi trường và LPTB năm 2022 với tổng số tiền là hơn 548 tỷ đồng, trong đó số giảm thu LPTB là hơn 39 tỷ đồng.

<sup>5</sup> Theo quy định của Điều III (khoản 1, 2, 4), Hiệp định chung về thuế quan và thương mại (GATT) 1994 thì:

các văn bản quy phạm pháp luật được áp dụng thống nhất giữa hàng hóa sản xuất trong nước và hàng hóa nhập khẩu.

Trong thời gian vừa qua, Việt Nam đã nhận được nhiều yêu cầu giải thích chính sách khi có sự phân biệt áp dụng giữa ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước và ô tô nhập khẩu từ quốc gia không có hoạt động sản xuất, lắp ráp trong nước tại Việt Nam, cụ thể: Tại Phiên họp Ủy ban Thương mại hàng hóa ngày 30/11/2023 và Phiên họp Ủy ban Thương mại cấp Bộ trưởng ngày 01/12/2023 với EU tại Bỉ, phía EU đã bày tỏ quan ngại về việc Việt Nam lần thứ 3 giảm 50% mức thu LPTB cho ô tô được sản xuất trong nước, từ đó vi phạm cam kết của EVFTA về phân biệt đối xử và tác động tiêu cực đến thương mại song phương. Trước đây, tại Tờ trình Chính phủ số 119/TTtr-BTC ngày 20/6/2023, Bộ Tài chính có nêu ý kiến của Bộ Công Thương cho rằng trên thực tế, khả năng Việt Nam bị khởi kiện có thể không cao do việc khởi kiện chỉ nhằm chấm dứt các biện pháp đang được áp dụng, không thể nhằm vào một biện pháp đã kết thúc trong khi thời gian áp dụng của Nghị định ngắn, nhằm hỗ trợ nền kinh tế, người dân và doanh nghiệp phục hồi sau tác động nghiêm trọng của dịch Covid-19. Tuy nhiên, trong bối cảnh hiện nay, khi dịch Covid-19 đã cơ bản được kiểm soát, nền kinh tế vĩ mô cơ bản ổn định, lạm phát được kiểm soát, tăng trưởng được thúc đẩy, các cân lớn của nền kinh tế đang được đảm bảo, tình hình KT-XH 3 tháng đầu năm phục hồi tích cực, nếu tiếp tục thực hiện chính sách giảm mức LPTB, Việt Nam có thể bị khiếu nại, khiếu kiện theo quy định của WTO.

## II. Kiến nghị

Bên cạnh những tác động tiêu cực của chính sách giảm 50% mức thu LPTB, trong thời gian vừa qua, hiệu quả kích cầu đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã suy giảm đáng kể. Hiện nay, sau 3 lần Chính phủ áp dụng chính sách giảm mức thu LPTB, nhu cầu mua xe của người dân không nhiều, nếu tiếp tục thực hiện chính sách giảm mức thu LPTB trong năm 2024 có thể sẽ không phát huy được vai trò kích thích nhu cầu, thúc đẩy người dân, doanh nghiệp mua sắm ô tô và hỗ trợ các nhà sản xuất và phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước. Ngoài ra, thời gian qua, Việt Nam đã nhận được nhiều yêu cầu giải thích chính sách khi có sự phân biệt áp dụng chính sách giữa ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước và ô tô nhập khẩu từ quốc gia không có hoạt động sản xuất, lắp ráp trong nước tại Việt Nam tại Phiên họp Ủy ban Thương mại hàng hóa

*“(1) Các bên ký kết thừa nhận rằng các khoản thuế và khoản thu nội địa, cũng như luật, hay quy tắc yêu cầu tác động tới việc bán hàng, chào bán, vận tải, phân phối hay sử dụng sản phẩm trong nội địa cùng các quy định định lượng trong nước yêu cầu có pha trộn, chế biến hay sử dụng sản phẩm với một khối lượng tỷ trọng xác định, không được áp dụng với sản phẩm nội địa hoặc nhập khẩu với kết cục là bảo hộ hàng nội địa.*

*(2) Hàng nhập khẩu từ lãnh thổ của bất cứ một bên ký kết nào sẽ không phải chịu, dù trực tiếp hay gián tiếp, các khoản thuế hay các khoản thu nội địa thuộc bất cứ loại nào vượt quá mức được áp dụng, dù trực tiếp hay gián tiếp, với sản phẩm nội tương tự. Hơn nữa, không một bên ký kết nào sẽ áp dụng các loại thuế hay khoản thu khác trong nội địa trái với các nguyên tắc đã nêu tại khoản 1.*

*(3) Sản phẩm nhập khẩu từ lãnh thổ của bất cứ một bên ký kết nào vào lãnh thổ của bất cứ một bên ký kết khác sẽ được hưởng đãi ngộ không kém phần thuận lợi hơn sự đãi ngộ dành cho sản phẩm tương tự có xuất xứ nội địa về mặt luật pháp, quy tắc và các quy định tác động đến bán hàng, chào bán, mua, chuyển chở, phân phối hoặc sử dụng hàng trên thị trường nội địa.”*

ngày 30/11/2023 và Phiên họp Ủy ban Thương mại cấp Bộ trưởng ngày 01/12/2023 với EU tại Bỉ.

Trên cơ sở phân tích nêu trên, Bộ Tài chính trình Thủ tướng Chính phủ:

(i) Cân nhắc không thực hiện giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong năm 2024.

(ii) Trường hợp Chính phủ vẫn quyết định thực hiện giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thì Bộ Tài chính trình Thủ tướng Chính phủ:

- Quyết định mức giảm và thời gian áp dụng giảm thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong năm 2024 cho phù hợp (Theo ước tính, nếu áp dụng chính sách giảm mức thu LPTB 10% đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong năm 2024 thì số thu NSNN về LPTB giảm khoảng 1.000 - 1.200 tỷ đồng; nếu áp dụng chính sách giảm 20% thì số thu NSNN về LPTB giảm khoảng 2.000 - 2.400 tỷ đồng; nếu áp dụng chính sách giảm 50% thì số thu NSNN về LPTB giảm khoảng 5.000 - 6.000 tỷ đồng).

- Giao Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan xây dựng Nghị định của Chính phủ về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (để thực hiện giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước năm 2024) theo trình tự, thủ tục rút gọn quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

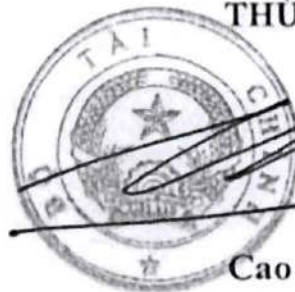
- Giao Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan rà soát và xây dựng phương án ứng phó trong trường hợp Việt Nam bị khởi kiện vi phạm các cam kết quốc tế.

Bộ Tài chính xin báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định. / *th*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- PTtg Lê Minh Khái (để báo cáo)
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ;
- TCT, Vụ PC, HTQT;
- Viện CLCSTC;
- Lưu: VT, CST (08b) *th*

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**



**Cao Anh Tuấn**



**BỘ TÀI CHÍNH**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 121 /TTr-BTC

Hà Nội, ngày 31 tháng 05 năm 2024

**TỜ TRÌNH**

**Về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước**

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện Nghị quyết số 44/NQ-CP ngày 05/4/2024 của Chính phủ về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 03 năm 2024 và Chỉ thị số 12/CT-TTg ngày 21/4/2024 của Thủ tướng Chính phủ, trong đó giao Bộ Tài chính khẩn trương nghiên cứu, trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ xem xét ban hành quy định giảm lệ phí trước bạ (LPTB) đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, Bộ Tài chính đã có Công văn số 4455/BTC-CST ngày 26/4/2024 báo cáo Thủ tướng Chính phủ về mức thu LPTB đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.

Tại Công văn số 3140/VPCP-KTTH ngày 09/5/2024 của Văn phòng Chính phủ, Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái có ý kiến chỉ đạo như sau: *"Bộ Tài chính thực hiện nghiêm túc theo đúng Nghị quyết số 44/NQ-CP ngày 5/4/2024 của Chính phủ về việc giảm LPTB ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, trong đó lưu ý cần phân tích thuyết phục, bổ sung đầy đủ thông tin, số liệu báo cáo để phân tích, đánh giá ưu điểm, hạn chế giữa các phương án giảm hay không giảm LPTB, trên cơ sở đó đề xuất phương án hiệu quả, khả thi, bao đảm rõ ràng, rành mạch, tổng thể, toàn diện, bao trùm, không cục bộ và đúng quy trình, thủ tục; trình Chính phủ trước ngày 25/5/2024"*.

Thực hiện Nghị quyết số 44/NQ-CP ngày 05/4/2024 của Chính phủ và ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại Công văn số 3140/VPCP-KTTH ngày 09/5/2024 của Văn phòng Chính phủ, sau khi phân tích, bổ sung số liệu báo cáo, Bộ Tài chính đã có Công văn số 5005/BTC-CST ngày 15/05/2024 gửi xin ý kiến các Bộ ngành về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước. Đến nay, Bộ Tài chính đã nhận được ý kiến tham gia của Bộ Tư pháp, Bộ Kế hoạch và Đầu tư và Bộ Ngoại giao. Ý kiến tham gia của các Bộ đã được Bộ Tài chính giải trình và tiếp thu tại Bang tổng hợp, tiếp thu, giải trình ý kiến tham gia về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (trình kèm).

Bộ Tài chính xin báo cáo về phương án mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước như sau:



## I. Đánh giá tác động việc thực hiện chính sách giảm 50% mức thu LPTB thời gian qua

Tại khoản 3 Điều 18 Luật Phí và lệ phí năm 2015 quy định Chính phủ quy định mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý, sử dụng, hướng dẫn thực hiện thống nhất các khoản phí, lệ phí thuộc thẩm quyền, trong đó có LPTB.

Trong giai đoạn từ năm 2020 đến hết năm 2022, dịch Covid-19 bùng phát và nhanh chóng lan rộng ra các quốc gia trên thế giới, tác động nghiêm trọng đến sự phát triển kinh tế - xã hội (KT-XH) các quốc gia. Năm 2023, mặc dù dịch Covid-19 cơ bản được kiểm soát, nền kinh tế Việt Nam vẫn tiếp tục gặp nhiều khó khăn, thách thức do ảnh hưởng của bối cảnh kinh tế thế giới có nhiều biến động, bất ổn. Ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trong giai đoạn này bị ảnh hưởng vì gián đoạn, đứt gãy chuỗi cung ứng, tình hình sản xuất, kinh doanh suy giảm, doanh nghiệp cạn kiệt nguồn vốn. Theo đó, để góp phần hỗ trợ ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước phục hồi sản xuất, kinh doanh trước những diễn biến phức tạp và ảnh hưởng của dịch Covid-19, trên cơ sở đề xuất của các Hiệp hội, doanh nghiệp và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, căn cứ thẩm quyền điều chỉnh mức thu LPTB theo quy định tại Luật Phí và lệ phí năm 2015, Bộ Tài chính đã xây dựng, trình Chính phủ ban hành các Nghị định giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước phù hợp với bối cảnh KT-XH từng giai đoạn, cụ thể:

- Nghị định số 70/2020/NĐ-CP ngày 28/6/2020 để giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (có hiệu lực từ ngày 28/6/2020 đến hết ngày 31/12/2020);

- Nghị định số 103/2021/NĐ-CP ngày 26/11/2021 để tiếp tục giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (có hiệu lực từ ngày 01/12/2021 đến hết ngày 31/5/2022);

- Nghị định số 41/2023/NĐ-CP ngày 28/6/2023 để tiếp tục giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (có hiệu lực từ ngày 01/7/2023 đến hết ngày 31/12/2023).

Kể từ ngày 01/1/2024, mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước được thực hiện theo Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022 của Chính phủ, theo đó mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước bằng mức thu LPTB đối với ô tô cùng loại.

Quá trình triển khai thực hiện chính sách giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thời gian qua về cơ bản đã đạt được các mục tiêu đề ra khi ban hành, có tác động tích cực đối với người tiêu dùng, nhà sản xuất và phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước nói riêng và đối với nền kinh tế nói chung. Bên cạnh đó, cũng có những tác động tiêu cực đối với ngân sách nhà

nước (NSNN) và về mặt cam kết quốc tế, cụ thể như sau:

### 1. Tác động tích cực

*a) Tác động đối với người tiêu dùng, nhà sản xuất và phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước*

Việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã góp phần hỗ trợ tài chính cho người dân, doanh nghiệp thông qua việc trực tiếp giảm chi phí đăng ký quyền sở hữu ô tô, từ đó kích thích nhu cầu, thúc đẩy người dân, doanh nghiệp mua sắm ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước để phục vụ cho nhu cầu tiêu dùng và sản xuất, kinh doanh. Qua đó, hỗ trợ các nhà sản xuất và phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước tiêu thụ được lượng ô tô tồn kho kể từ khi dịch Covid-19 bùng phát. Đồng thời, thúc đẩy các nhà sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước đẩy mạnh sản xuất, lắp ráp xe mới đưa vào thị trường, nâng cao năng lực cạnh tranh của ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đáp ứng nhu cầu thị trường nội địa, hướng tới mục tiêu xuất khẩu sang khu vực ASEAN.

Trong thời gian thực hiện giảm 50% mức thu LPTB theo Nghị định số 70/2020/NĐ-CP ngày 28/6/2020 (thực hiện trong 6 tháng cuối năm 2020), số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu là 209.584 xe, bình quân 34.930 xe/tháng, tăng gấp 2,03 lần so với 6 tháng đầu năm 2020 (số lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu trong 6 tháng đầu năm 2020 là 102.924 xe, bình quân 17.574 xe/tháng).

Trong thời gian thực hiện giảm 50% mức thu LPTB theo Nghị định số 103/2021/NĐ-CP ngày 26/11/2021 (thực hiện từ tháng 12/2021 đến hết tháng 5/2022), số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu là 232.192 xe, trong đó, số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu tháng 12/2021 và 5 tháng đầu năm 2022 lần lượt là 63.742 và 168.450 xe. Trong năm 2022, bình quân số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu 5 tháng đầu năm là 33.690 xe/tháng, cao hơn gấp 1,51 lần bình quân số lượng xe 7 tháng cuối năm (số lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu trong 7 tháng cuối năm 2022 là 155.423 xe, bình quân 22.203 xe/tháng).

Trong thời gian thực hiện giảm 50% mức thu LPTB theo Nghị định số 41/2023/NĐ-CP ngày 28/6/2023 (thực hiện trong 6 tháng cuối năm 2023), số lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu là 176.483 xe, bình quân 29.413 xe/tháng, tăng 1,6 lần so với 6 tháng đầu năm 2023 (số lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu trong 6 tháng đầu năm 2023 là 107.194 xe, bình quân 17.865 xe/tháng). Tuy nhiên, số lượng xe sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu trong thời gian thực hiện Nghị định số 41/2023/NĐ-CP giảm 33.101 xe so với thời gian thực hiện Nghị

định số 70/2020/NĐ-CP và giảm 53.291 xe so với thời gian thực hiện Nghị định số 103/2021/NĐ-CP.

*b) Tác động đối với tình hình KT-XH*

Việc giảm 50% mức LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã góp phần hỗ trợ tài chính cho người dân, doanh nghiệp, qua đó thúc đẩy sức mua trong nước, tạo đà cho việc tái sản xuất, nối lại chuỗi cung ứng, phục hồi tốc độ tăng trưởng của ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước. Từ đó, góp phần tạo việc làm, tăng thu nhập cho người lao động, đảm bảo an sinh xã hội, có tác dụng lan tỏa sang các ngành kinh tế khác và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế sau dịch Covid-19.

**2. Tác động tiêu cực**

Bên cạnh những kết quả đạt được, chính sách giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước có các tồn tại, hạn chế sau:

*a) Tác động đối với thu và cân đối thu NSNN*

- Chính sách giảm mức thu LPTB thời gian qua đã có ảnh hưởng đến số thu LPTB đối với xe ô tô, cụ thể:

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 70/2020/NĐ-CP (6 tháng cuối năm 2020), tổng số thu LPTB lần đầu đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước là 7.314 tỷ đồng. Như vậy, về mặt chính sách, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã tác động giảm thu NSNN về LPTB tương ứng là 7.314 tỷ đồng. Thực tế, số thu LPTB trong 6 tháng cuối năm 2020 của các địa phương trên cả nước tăng hơn 1.600 tỷ đồng so với 6 tháng đầu năm 2020, do sản lượng xe ô tô bán ra trong 6 tháng cuối năm 2020 tăng gấp 2,03 lần so với 6 tháng đầu năm 2020.

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 103/2021/NĐ-CP, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã tác động giảm thu NSNN về LPTB tương ứng 7.986 tỷ đồng<sup>1</sup>.

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 41/2023/NĐ-CP, việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã tác động giảm thu NSNN về LPTB tương ứng 5.238 tỷ đồng (do sản lượng xe bán ra trên thực tế thấp hơn dự kiến khi xây dựng Nghị định số 41/2023/NĐ-CP).

<sup>1</sup> Theo Báo cáo số 102/BC-CP ngày 12/3/2024 của Chính phủ.

Như vậy, nếu tiếp tục giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong năm 2024 thì có thể làm giảm thu NSNN về LPTB khoảng 5.200 tỷ đồng<sup>2</sup>.

- Việc giảm 50% mức thu LPTB dẫn đến sản lượng tiêu thụ ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước tăng lên, từ đó làm tăng số thu về thuế giá trị gia tăng (GTGT) và thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB):

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 70/2020/NĐ-CP, tổng thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng cuối năm 2020 đạt 25.167 tỷ đồng, tăng khoảng 12.500 tỷ đồng so với 6 tháng đầu năm 2020 (đạt 12.671 tỷ đồng).

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 103/2021/NĐ-CP (tháng 12/2021 và 5 tháng đầu năm 2022), tổng thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đạt 29.760 tỷ đồng, tăng 4.593 tỷ đồng so với số thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong thời gian thực hiện Nghị định số 70/2020/NĐ-CP (6 tháng cuối năm 2020).

Trong thời gian thực hiện Nghị định số 41/2023/NĐ-CP, tổng thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng cuối năm 2023 đạt 21.238 tỷ đồng, giảm lần lượt 3.929 tỷ đồng và 8.522 tỷ đồng so với số thu thuế GTGT và TTĐB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong thời gian thực hiện các Nghị định số 70/2020/NĐ-CP và Nghị định số 103/2021/NĐ-CP.

Do sức mua và tiêu dùng giảm nhiều so với các giai đoạn 2020-2022, nhu cầu mua xe của người dân đã giảm xuống. Nên việc tăng thu từ thuế TTĐB và thuế GTGT là không cao, trong khi số thu thuế GTGT và thuế TTĐB chỉ tập trung ở 8 địa phương là Vĩnh Phúc, Hải Dương, Hải Phòng, Ninh Bình, Đà Nẵng, Quảng Nam, Bình Dương, Thành phố Hồ Chí Minh (là nơi có các công ty sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước); còn các địa phương khác đều giảm thu ngân sách địa phương từ chính sách này (địa phương đã có yêu cầu ngân sách trung ương cấp bù khoản hụt thu này để đảm bảo cân đối ngân sách địa phương<sup>3</sup>), từ đó có những ảnh hưởng nhất định tới cân đối ngân sách của nhiều địa phương.

*b) Tác động đối với cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên*

Việt Nam hiện là thành viên của WTO và đã ký kết nhiều FTA song

<sup>2</sup> Số giảm thu LPTB năm 2024 được dự báo trên các cơ sở (i) giả định tốc độ tăng trưởng kinh tế GDP năm 2024 duy trì ở mức khoảng 6-6,5%, chỉ số giá tiêu dùng (CPI) năm 2024 dưới 4% đảm bảo theo đúng mục tiêu Nghị quyết Quốc hội; (ii) giả định khi thực hiện chính sách giảm 50% LPTB trong 6 tháng năm 2024 thì giá xe không đổi; (iii) giả định cơ cấu xe sản xuất, lắp ráp trong nước khi thực hiện chính sách giảm mức thu LPTB không thay đổi so với trước khi ban hành chính sách.

<sup>3</sup> Ví dụ: UBND tỉnh Đồng Tháp đã có Công văn số 406/UBND-KT ngày 04/05/2022 gửi Bộ Tài chính đề nghị hỗ trợ ngân sách địa phương tương ứng với số giảm thu thuế bảo vệ môi trường và LPTB năm 2022 với tổng số tiền là hơn 548 tỷ đồng, trong đó số giảm thu LPTB là hơn 39 tỷ đồng.

phương và đa phương, trong đó đã cam kết thực hiện nguyên tắc đối xử quốc gia trong thương mại và đầu tư<sup>4</sup>. Theo đó, hiện nay chính sách thuế, phí, lệ phí tại các văn bản quy phạm pháp luật được áp dụng thống nhất giữa hàng hóa sản xuất trong nước và hàng hóa nhập khẩu.

Việc thực hiện giảm 50% LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã vi phạm nguyên tắc Đối xử quốc gia của Việt Nam trong khuôn khổ WTO và các FTA. Việc tiếp tục gia hạn chính sách sẽ vi phạm cam kết mà Chính phủ Việt Nam đã đưa ra trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế. Trong giai đoạn áp dụng chính sách giảm LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trước đây, các nước có lợi ích xuất khẩu ô tô vào Việt Nam đã phản ánh việc Việt Nam đối xử không công bằng giữa ô tô sản xuất trong nước với ô tô nhập khẩu, vi phạm nguyên tắc cơ bản của WTO. Các đối tác này nhiều lần đề xuất gặp Lãnh đạo Bộ Tài chính để trao đổi về nội dung này. Đồng thời, chính sách này cũng đã được Ban Thư ký WTO đề cập đến trong quá trình rà soát chính sách thương mại WTO lần 2 của Việt Nam năm 2021.

Trong thời gian vừa qua, Việt Nam đã nhận được nhiều yêu cầu giải thích chính sách khi có sự phân biệt áp dụng giữa ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước và ô tô nhập khẩu từ quốc gia không có hoạt động sản xuất, lắp ráp trong nước tại Việt Nam, cụ thể:

(i) Tại phiên rà soát chính sách thương mại WTO lần 2 của Việt Nam tháng 4/2021, Ban Thư ký đề nghị Việt Nam cung cấp thông tin về việc thực hiện các biện pháp giảm thiểu tác động của cuộc khủng hoảng Covid-19 đối với ngành công nghiệp ô tô (ví dụ như giảm mức thu LPTB tại Nghị định số 70/2020/NĐ-CP) và bày tỏ quan ngại chính sách này vi phạm các cam kết của Việt Nam trong WTO.

(ii) Tại Phiên họp Ủy ban Thương mại hàng hóa ngày 30/11/2023 và Phiên họp Ủy ban Thương mại cấp Bộ trưởng ngày 01/12/2023 với EU tại Bỉ, phía EU đã bày tỏ quan ngại về việc Việt Nam lần thứ 3 giảm 50% mức thu LPTB cho ô tô được sản xuất trong nước, từ đó vi phạm cam kết của EVFTA về

<sup>4</sup> Theo quy định của Điều III (khoản 1, 2, 4), Hiệp định chung về thuế quan và thương mại (GATT) 1994 thì:

“(1) Các bên ký kết thừa nhận rằng các khoản thuế và khoản thu nội địa, cũng như luật, hay quy tắc yêu cầu tác động tới việc bán hàng, chào bán, vận tải, phân phối hay sử dụng sản phẩm trong nội địa cùng các quy định định lượng trong nước yêu cầu có pha trộn, chế biến hay sử dụng sản phẩm với một khối lượng tỷ trọng xác định, không được áp dụng với sản phẩm nội địa hoặc nhập khẩu với kết cục là bảo hộ hàng nội địa.

(2) Hàng nhập khẩu từ lãnh thổ của bất cứ một bên ký kết nào sẽ không phải chịu, dù trực tiếp hay gián tiếp, các khoản thuế hay các khoản thu nội địa thuộc bất cứ loại nào vượt quá mức được áp dụng, dù trực tiếp hay gián tiếp, với sản phẩm nội địa tương tự. Hơn nữa, không một bên ký kết nào sẽ áp dụng các loại thuế hay khoản thu khác trong nội địa trái với các nguyên tắc đã nêu tại khoản 1.

(3) Sản phẩm nhập khẩu từ lãnh thổ của bất cứ một bên ký kết nào vào lãnh thổ của bất cứ một bên ký kết khác sẽ được hưởng đãi ngộ không kém phần thuận lợi hơn sự đãi ngộ dành cho sản phẩm tương tự có xuất xứ nội địa về mặt luật pháp, quy tắc và các quy định tác động đến bán hàng, chào bán, mua, chuyên chở, phân phối hoặc sử dụng hàng trên thị trường nội địa.”

phân biệt đối xử và tác động tiêu cực đến thương mại song phương.

Phía Việt Nam đã giải thích lý do ban hành biện pháp này là để giúp các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước vượt qua khó khăn, đặc biệt sau đại dịch Covid. Đây là biện pháp tạm thời, chỉ thực hiện trong 6 tháng và sẽ hết hiệu lực vào tháng 12/2023. Phía Việt Nam cũng cho biết thêm kể từ khi gia nhập WTO, Việt Nam cũng chưa từng ban hành chính sách nào tương tự, nhưng đây là tình huống ngoại lệ.

## II. Đề xuất, kiến nghị

Trên cơ sở việc đánh giá tác động tích cực và tiêu cực của việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thời gian qua, Bộ Tài chính trình Chính phủ hai phương án sau:

**Phương án 1:** Cân nhắc không thực hiện giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.

### *Ưu điểm:*

- Đảm bảo tuân thủ nguyên tắc Đối xử quốc gia của Việt nam trong khuôn khổ WTO và các FTA, tránh nguy cơ Việt Nam bị khiếu nại, khiếu kiện theo quy định của WTO.

- Không ảnh hưởng đến cân đối ngân sách của các địa phương.

- Trong bối cảnh hiện nay, khi dịch Covid-19 đã cơ bản được kiểm soát, nền kinh vĩ mô cơ bản ổn định, lạm phát được kiểm soát, tăng trưởng được thúc đẩy trên cả 3 khu vực nông nghiệp, công nghiệp và dịch, các cán cân lớn của nền kinh tế đang được đảm bảo, tình hình KT-XH 4 tháng đầu năm phục hồi tích cực (nhìn chung 04 tháng đầu năm 2024 đạt kết quả tốt hơn cùng kỳ năm 2023 trên hầu hết các lĩnh vực)<sup>5</sup> thì việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất lắp ráp trong nước là chưa phù hợp.

**Nhược điểm:** Chưa góp phần kích cầu tiêu dùng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, hỗ trợ các nhà sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước, từ đó góp phần tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trước tình hình kinh tế vẫn còn khó khăn; Chưa góp phần hỗ trợ tài chính cho người dân, doanh nghiệp thông qua việc trực tiếp giảm chi phí khi đăng ký quyền sở hữu ô tô, từ đó kích thích nhu cầu, thúc đẩy người dân, doanh nghiệp mua sắm ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước để phục vụ cho nhu cầu tiêu dùng và sản xuất, kinh doanh.

**Phương án 2:** Giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong 6 tháng như Nghị định số 41/2023/NĐ-CP ngày 28/6/2023.

<sup>5</sup> Theo Nghị quyết số 65/NQ-CP ngày 7/5/2024 của Chính phủ về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 4/2024.

**Ưu điểm:** Góp phần kích cầu tiêu dùng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, hỗ trợ các nhà sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước, từ đó góp phần tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trước tình hình kinh tế vẫn còn khó khăn, thúc đẩy người dân, doanh nghiệp mua sắm ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước để phục vụ cho nhu cầu tiêu dùng và sản xuất, kinh doanh.

**Nhược điểm:**

- Theo báo cáo tại điểm b khoản 2 Mục I nêu trên thì việc giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong thời gian qua đã vi phạm nguyên tắc Đối xử quốc gia của Việt Nam trong khuôn khổ WTO, các FTA, và Việt Nam đã nhận được nhiều yêu cầu giải thích chính sách khi có sự phân biệt áp dụng chính sách giữa ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước và ô tô nhập khẩu từ quốc gia không có hoạt động sản xuất, lắp ráp trong nước tại Việt Nam tại Phiên rà soát chính sách thương mại WTO lần 2 của Việt Nam tháng 4/2021, Phiên họp Ủy ban Thương mại hàng hóa ngày 30/11/2023 và Phiên họp Ủy ban Thương mại cấp Bộ trưởng ngày 01/12/2023 với EU tại Bỉ.

- Chưa phù hợp với chủ trương của Chính phủ trong việc tăng cường đảm bảo trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2022 - 2025 theo Nghị quyết số 48/NQ-CP ngày 05/4/2022 của Chính phủ. Việc gia tăng sử dụng phương tiện cá nhân (trong đó có ô tô) sẽ gây áp lực lên hạ tầng giao thông, đặc biệt là tại các đô thị có mật độ giao thông lớn, nơi lượng xe cá nhân chiếm tỷ trọng cao và tăng nguy cơ ô nhiễm môi trường.

- Hiện nay, sau 3 lần Chính phủ áp dụng chính sách giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước, nhu cầu mua xe của người dân không cao, nếu tiếp tục thực hiện chính sách này có thể sẽ không phát huy được vai trò kích thích nhu cầu, thúc đẩy người dân, doanh nghiệp mua sắm ô tô và hỗ trợ các nhà sản xuất và phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (trong thời gian thực hiện Nghị định số 41/2023/NĐ-CP, số lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu là 176.483 xe, bằng 84,2% so với lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu khi thực hiện Nghị định số 70/2020/NĐ-CP và bằng 76% so với lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đăng ký trước bạ lần đầu khi thực hiện Nghị định số 103/2021/NĐ-CP).

- Ảnh hưởng nhất định đến cân đối ngân sách tại một số địa phương. Việc giảm 50% mức thu LPTB đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước sẽ tác động làm tăng thu từ thuế GTGT và thuế TTĐB do sản lượng tiêu thụ xe tăng lên. Tuy nhiên, việc tăng thu từ thuế TTĐB và thuế GTGT sẽ không thể đạt được như giai đoạn trước và chỉ đủ để bù đắp cho số giảm thu từ việc giảm

LPTB (theo số liệu đánh giá cho thấy<sup>6</sup>, nếu áp dụng chính sách giảm 50% mức thu LPTB đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước áp dụng trong 6 tháng thì số thu NSNN về LPTB giảm khoảng 5.200 tỷ đồng, tác động tăng thu NSNN do tăng thu từ thuế GTGT và TTĐB là khoảng 5.200 tỷ đồng). Điều này sẽ ảnh hưởng đến cân đối ngân sách của các địa phương do số thu thuế GTGT và thuế TTĐB chỉ tập trung ở 8 địa phương.

*Từ phân tích trên, Bộ Tài chính trình Chính phủ thực hiện theo phương án 1: không thực hiện giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước.*

Trường hợp Chính phủ vẫn quyết định thực hiện giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước thì Bộ Tài chính trình Chính phủ:

- Giao Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan xây dựng Nghị định của Chính phủ về mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước (để thực hiện giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong thời gian 6 tháng) theo trình tự, thủ tục rút gọn quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

- Giao Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan rà soát và xây dựng phương án ứng phó trong trường hợp Việt Nam bị khởi kiện vi phạm các cam kết quốc tế.

Bộ Tài chính xin báo cáo Chính phủ xem xét, quyết định. / *u*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- PTTg Chính phủ Lê Minh Khái (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Các Bộ: KHĐT, GTVT, Ngoại giao, Công Thương, Tư pháp;
- TCT, Các vụ: PC, HTQT;
- Lưu: VT, CST (09 b). / *u*

KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG



*Cao Anh Tuấn*

<sup>6</sup> Giá định tốc độ tăng trưởng kinh tế GDP năm 2024 duy trì ở mức khoảng 6% - 6.5%; chỉ số giá tiêu dùng (CPI) năm 2024 dưới 4% đảm bảo theo đúng mục tiêu Nghị quyết của Quốc hội; cơ cấu xe sản xuất lắp trong nước năm 2024 khi thực hiện chính sách giảm mức thu LPTB không thay đổi so với trước khi ban hành chính sách, cấu cơ giãn sản lượng xe sản xuất, lắp ráp trong nước với sự thay đổi mức thu LPTB trong năm 2023 tương đương năm 2024.