|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **BỘ TÀI CHÍNH** |  | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** |
| **----------** |  | **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /TTr-BTC |  | **-----------------------------------------------***Hà Nội, ngày tháng năm 2020* |

**TỜ TRÌNH**

**Dự án Nghị định của Chính phủ về mức thu lệ phí trước bạ**

**đối với ô tô sản xuất hoặc lắp ráp trong nước đến hết năm 2020**

**--------------------------**

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 84/NQ-CP ngày 29/5/2020 của Chính phủ về việc các nhiệm vụ giải pháp tiếp tục tháo gỡ khó khăn cho sản xuất kinh doanh, thúc đẩy giải ngân vốn đầu tư công và đảm bảo trật tự an toàn xã hội trong bối cảnh đại dịch Covid-19, Bộ Tài chính đã nghiên cứu xây dựng Dự án Nghị định của Chính phủ về mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất hoặc lắp ráp trong nước đến hết năm 2020 (sau đây gọi chung là dự án Nghị định) theo trình tự, thủ tục rút gọn[[1]](#footnote-2). Dự án Nghị định đã được gửi xin ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, doanh nghiệp sản xuất hoặc lắp ráp ô tô trong nước, đăng Cổng thông tin điện tử Chính phủ và Cổng thông tin điện tử Bộ Tài chính để lấy ý kiến các doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân trong toàn xã hội. Bộ Tài chính đã nghiên cứu, tiếp thu ý kiến tham gia của các Bộ, ngành, địa phương.

Bộ Tài chính xin trình Chính phủ dự án Nghị định như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ ĐỊNH**

Luật phí và lệ phí ngày 25 tháng 11 năm 2015 (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 lệ phí trước bạ (LPTB). Thực hiện Luật phí và lệ phí năm 2015, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 140/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016 về LPTB (có hiệu lực từ ngày 01/01/2017), được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 20/2019/NĐ-CP ngày 21/02/2019 của Chính phủ (có hiệu lực thi hành từ ngày 10/4/2019).

Theo quy định hiện hành, mức thu LPTB đối với ô tô, rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi ô tô, các loại xe tương tự là 2%. Riêng:

- Ô tô chở người từ 09 chỗ ngồi trở xuống nộp LPTB lần đầu là 10% (Hội đồng nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quyết định điều chỉnh tăng nhưng tối đa không quá 50% mức quy định chung). Mức thu từ lần thứ 2 trở đi là 2%.

- Ô tô vừa chở người, vừa chở hàng (Ô tô pick-up chở hàng) có khối lượng chuyên chở nhỏ hơn 1.500 kg và có từ 5 chỗ ngồi trở xuống, Ô tô tải VAN có khối lượng chuyên chở nhỏ hơn 1.500 kg nộp LPTB lần đầu với mức thu bằng 60% mức thu LPTB lần đầu đối với ô tô chở người từ 09 chỗ ngồi trở xuống. Mức thu từ lần thứ 2 trở đi là 2%.

**Biểu 1:** Tổng hợp số thu LPTB qua các năm

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Năm** | **Tổng số thu LPTB****(tỷ đồng)** | **Số thu LPTB ô tô** | **Số thu LPTB đối với tài sản khác** |
| **Số tuyệt đối****(tỷ đồng)** | **Tỷ lệ****(%)** | **Số tuyệt đối****(tỷ đồng)** | **Tỷ lệ****(%)** |
| 2017 | 27.613 | 19.049 | 68,9% | 8.564 | 31,0% |
| 2018 | 32.409 | 22.591 | 69,7% | 9.823 | 30,3% |
| 2019 | 40.194 | 29.982 | 74,6% | 10.224 | 25,4% |

*Nguồn: Tổng cục Thuế*

**Biểu 2:** Tổng hợp số thu LPTB, số lượng xe đăng ký LPTB ô tô năm 2018, 2019

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Năm** | **Tổng số thu LPTB****(tỷ đồng)** | **Ô tô lắp ráp trong nước** | **Ô tô nhập khẩu** |
| **Số lượng (xe)** | **Số thu****(tỷ đồng)** | **Số lượng (xe)** | **Số thu****(tỷ đồng)** |
| 2018 | 22.593 | 369.710 | 17.701 | 134.342 | 4.892 |
| 2019 | 29.989 | 451.251 | 15.689 | 222.162 | 11.341 |

*Nguồn: Tổng cục Thuế*

Theo bảng số liệu trên thì số thu LPTB đối với ô tô chiếm tỷ trọng lớn trong tổng số thu về LPTB và tăng dần qua các năm, cụ thể: năm 2017 chiếm 69%; năm 2018 chiếm 69,7%; năm 2019 chiếm 74,6%. Số thu LPTB ô tô lắp ráp, sản xuất trong nước trung bình khoảng 16.000 tỷ đồng/năm.

Từ tháng 12/2019, đại dịch Covid-19 bùng phát tại Trung Quốc và nhanh chóng lan rộng ra các quốc gia trên thế giới. Hiện tại, Việt Nam đã bước đầu kiểm soát được dịch, tuy nhiên tình hình dịch bệnh trên thế giới vẫn đang tiếp tục diễn biến rất phức tạp và chưa có dấu hiệu chững lại, rất nhiều ngành, nghề bị ảnh hưởng nghiêm trọng, trong đó có ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước. Trong thời gian thực hiện cách ly xã hội, hầu hết các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô lớn như Thaco, Thành Công, VinFast, Toyota, Honda, Mercedes... phải tạm ngừng hoạt động sản xuất, lắp ráp. Hai tác động rõ nhận thấy của dịch Covid-19 đối với ngành sản xuất, lắp ráp và kinh doanh ô tô trong nước là gián đoạn chuỗi cung ứng và nhu cầu mua [ô tô](https://www.brandsvietnam.com/keyword/484-o-to) suy giảm.

Theo VAMA[[2]](#footnote-3), trong 2 tháng đầu năm 2020, doanh số bán xe ô tô giảm 26,3% (chỉ còn 31.908 xe) so với cùng kỳ. Trong đó, xe du lịch bị ảnh hưởng nặng nề nhất, với doanh số giảm mạnh 29,4% (còn 24.458 xe) so với cùng kỳ. Điều này phản ánh nhu cầu đối với các sản phẩm tiêu dùng cao cấp giảm do dịch Covid-19. Xe thương mại giảm nhẹ 12,2% (còn 7.075 xe) so với cùng kỳ. Theo cơ cấu phân khúc xe, doanh số xe lắp ráp giảm 19,6% (còn 21.296 xe) so với cùng kỳ. Trong tháng 4/2020, số lượng xe bán chỉ đạt 11.761 xe các loại, giảm tới 39% so với tháng 3/2020 và 44% so với cùng kỳ 2019. Tính chung cả 4 tháng đầu năm 2020, doanh số bán ra của toàn thị trường giảm 38,8% (chỉ còn 60.825 xe) so với cùng kỳ năm 2019; trong đó, xe lắp ráp trong nước giảm 33% trong khi xe nhập khẩu giảm 40% so với cùng kỳ 2019. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp trong chuỗi giá trị như vận tải, nhà cung ứng, nhà phân phối... cũng gặp khó khăn dây chuyền, doanh thu giảm đáng kể.

Đến nay, dịch Covid-19 tại Việt Nam được kiểm soát, các hãng ô tô đã tái khởi động việc sản xuất, nối lại chuỗi cung ứng. Tuy nhiên, trước tác động nặng nề của dịch Covid-19, việc tái sản xuất và nối lại các chuỗi cung ứng sẽ gặp nhiều khó khăn, đặc biệt đối với doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước do lượng xe tồn kho còn cao nên công suất sản xuất, lắp ráp hiện chỉ duy trì ở mức rất thấp. Nguyên nhân chính là do tiêu thụ ô tô đang gặp nhiều khó khăn do sức mua trong nước sụt giảm mạnh. Dự báo của các doanh nghiệp cho thấy, do tác động của dịch Covid-19, thị trường ôtô không chỉ bị ảnh hưởng trong năm 2020 có thể còn kéo dài sang các năm tiếp theo.

Để góp phần kích thích tiêu dùng trong nước, tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp sản xuất và lắp ráp trong nước trước những ảnh hưởng của dịch Covid-19, góp phần thực hiện Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025 thì việc đề xuất phương án 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.** Góp phần kích thích tiêu dùng trong nước.

**2.** Góp phần hỗ trợ, giảm bớt khó khăn cho các doanh nghiệp sản xuất và lắp ráp ô tô trong nước trước bối cảnh dịch Covid-19, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội sau dịch Covid -19.

**3.** Góp phần thực hiện mục tiêu chiến lược phát triển công nghiệp ô tô trong từng thời kỳ, kích thích thị trường ô tô phát triển.

 **III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN NGHỊ ĐỊNH**

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ (tại Nghị quyết số 84/NQ-CP ngày 29/5/2020), Bộ Tài chính đã nghiên cứu xây dựng dự án Nghị định theo trình tự thủ tục rút gọn.

Dự án Nghị định đã được gửi lấy ý kiến Bộ, ngành, địa phương, cộng đồng doanh nghiệp; đồng thời, lấy ý kiến rộng rãi của các tổ chức, cá nhân thông qua Cổng thông tin điện tử của Chính phủ và Cổng thông tin điện tử của Bộ Tài chính (công văn số 6797/BTC-CST ngày 5/6/2020 của Bộ Tài chính). Đồng thời, dự án đã được gửi lấy ý kiến Bộ Ngoại giao, Bộ Công thương để đánh giá tính tương thích với các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên (công văn số 6796/BTC-CST ngày 5/6/2020 của Bộ Tài chính).

Đến nay, Bộ Tài chính đã nhận được 26 ý kiến tham gia, trong đó 14 ý kiến tham gia của các Bộ, ngành; 11 ý kiến tham gia của các địa phương; 1 ý kiến tham gia của các hiệp hội, doanh nghiệp và tổ chức khác. Về cơ bản, các ý kiến đều nhất trí với sự cần thiết và nội dung của dự thảo Nghị định (26/26 ý kiến nhất trí hoàn toàn). Một số ý kiến về câu chữ, kỹ thuật soạn thảo đã được Bộ Tài chính hoàn chỉnh tại hồ sơ dự án Nghị định.

Ngày 15/6/2020, Bộ Tài chính có Công văn số 7164/BTC-CST gửi xin ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp. Ngày .../.../2020, Bộ Tư pháp đã có Báo cáo thẩm định số .../BC-BTP về dự án Nghị định. Bộ Tài chính đã nghiên cứu tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp.

**IV. 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.

- Điều 2. Hiệu lực thi hành (Nghị định có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký).

**2. Nội dung của dự thảo Nghị định**

Để thực hiện được mục tiêu, quan điểm đã nêu trên, kịp thời tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trước ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19, Bộ Tài chính trình Chính phủ quy định mức thu LPTB đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đến hết 31/12/2020 như sau:

Áp dụng mức thu lệ phí trước bạ lần đầu (không giảm mức thu LPTB từ lần thứ 2 trở đi)đối với ô tô, rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi ô tô và các loại xe tương tự được sản xuất, lắp ráp trong nước bằng 50% mức thu lệ phí trước bạ đối với các loại xe này quy định tại Nghị định số 20/2019/NĐ-CP ngày 21/02/2019 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 140/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016 của Chính phủ về lệ phí trước bạ 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 lệ phí trước bạ tại địa phương kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành đến hết ngày 31/12/2020.

Kể từ ngày 01/01/2021, 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 được sản xuất, lắp ráp trong nước tiếp tục áp dụng theo mức thu quy định tại Nghị định số 20/2019/NĐ-CP ngày 21/02/2019 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 140/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016 của Chính phủ về lệ phí trước bạ 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 lệ phí trước bạ tại địa phương.

**3. Đánh giá tác động sơ bộ của việc giảm mức thu lệ phí trước bạ**

 *a) Tác động đối với người tiêu dùng và nhà sản xuất, phân phối ô tô và xã hội*

- Đối với người tiêu dùng:

LPTB là khoản tiền mà tổ chức, cá nhân có tài sản thuộc đối tượng chịu LPTB phải nộp khi đăng ký quyền sở hữu, quyền sử dụng với cơ quan Nhà nước có thẩm quyền, người tiêu dùng là người chịu lệ phí trước bạ. Do đó, việc giảm mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước là giải pháp góp phần trực tiếp giảm chi phí khi đăng ký sở hữu xe ô tô, tăng khả năng tiếp cận sản phẩm ô tô của người tiêu dùng. Khoản tiết kiệm này không chỉ góp phần kích thích tiêu dùng sản phẩm ô tô mà còn khuyến khích tiêu dùng các hàng hóa, dịch vụ khác hoặc các nhu cầu đầu tư của người dân.

Nếu người mua xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước dưới 09 chỗ ngồi có trị giá 400 triệu đồng và đăng ký tại Hà Nội (mức thu LPTB hiện hành là 12%) thì chỉ phải nộp LPTB là 24 triệu đồng, so với mức quy định hiện hành là 48 triệu đồng. Với những trường hợp mua xe có giá trị cao hơn thì mức hưởng lợi sẽ cao hơn, tương ứng với giá trị xe. Theo tính toán sơ bộ, việc giảm 50% LPTB đối với xe sản xuất, lắp ráp trong nước giúp người tiêu dùng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước tiết kiệm khoảng 15 – 300 triệu đồng (tùy mẫu xe) so với trước đây.

- Đối với nhà sản xuất, phân phối ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước:

Việc điều chỉnh giảm 50% LPTB đối với xe sản xuất, lắp ráp trong nước sẽ kích cầu tiêu dùng xe sản xuất, lắp ráp trong nước, hỗ trợ các nhà phân phối tiêu thụ được lượng xe tồn kho kể từ khi dịch Covid-19 bùng phát, tăng doanh thu, bù đắp chi phí, tổn thất do dịch bệnh, góp phần giúp ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước sớm vượt qua khủng hoảng và phát triển.

Bên cạnh đó, thông qua việc hỗ trợ tiêu thụ sản phẩm sẽ giúp các nhà sản xuất ô tô trong nước đẩy mạnh sản xuất, lắp ráp xe mới đưa vào thị trường, nâng cao năng lực cạnh tranh của xe sản xuất, lắp ráp trong nước, phấn đấu đạt tỷ lệ xe sản xuất, lắp ráp trong nước chiếm 70%[[3]](#footnote-4), đáp ứng nhu cầu thị trường nội địa, hướng tới mục tiêu xuất khẩu sang khu vực ASEAN.

- Đối với kinh tế - xã hội:

Ngành ô tô được đánh giá là ngành mũi nhọn, hiện đang đóng góp khoảng 3% GDP của cả nước. Theo đánh giá của Bộ Công thương thì xu thế ô tô hóa (motorization) tại Việt Nam dự báo sẽ diễn ra trong thời gian tới, khi GDP bình quân đầu người vượt 3.000 USD và số xe trung bình trên 1000 dân đạt 50 xe. Bên cạnh đó, Việt Nam đang trong giai đoạn dân số vàng, với sự gia tăng nhanh chóng của tầng lớp trung lưu, là khách hàng tiêu dùng lớn tiềm năng của xe cá nhân. Đến năm 2025, dự kiến nhu cầu thị trường trong nước đạt khoảng 800 đến 900 nghìn xe/năm[[4]](#footnote-5), mức tiêu thụ xe tại thị trường Việt Nam 5 năm tới dự kiến tăng 10,5%/năm.

Để phục hồi tốc độ tăng trưởng ngành ô tô, bên cạnh các nỗ lực từ phía các nhà sản xuất, phân phối ô tô trong nước, việc dự kiến giảm LPTB là giải pháp hỗ trợ tài chính cần thiết nhằm tăng sức mua trong nước, tạo đà cho việc tái sản xuất, nối lại chuỗi cung ứng. Với dự báo nhu cầu ô tô của nước ta năm 2025 trung bình khoảng 800-900 nghìn xe và năm 2030 khoảng 1,5-1,8 triệu xe, trong bối cảnh hội nhập sâu rộng trong thời gian tới, việc kích cầu tiêu dùng, sản xuất ô tô lắp ráp trong nước tạo động lực thúc đẩy phát triển 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.

 *b) Tác động về số thu ngân sách nhà nước*

Theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước thì khoản thu LPTB thuộc ngân sách địa phương. Theo đánh giá sơ bộ thì việc điều chỉnh giảm 50% LPTB đối với xe sản xuất, lắp ráp trong nước dự kiến tác động giảm thu ngân sách địa phương 6 tháng cuối năm 2020 ước tính khoảng 3.700 tỷ đồng.

*c) Tác động về thực hiện cam kết quốc tế*

(Về nội dung này, Bộ Tài chính sẽ tổng hợp ý kiến đánh giá của Bộ Công thương và Bộ Ngoại giao về sự tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên để trình Chính phủ).

 *d) Tác động về thủ tục hành chính và bình đẳng giới*

Dự án Nghị định không quy định về thủ tục hành chính và vấn đề bình đẳng giới, do đó không phát sinh chi phí tuân thủ thủ tục hành chính và không gây bất bình đẳng về giới.

Trên đây là Tờ trình về dự án Nghị định của Chính phủ về mức thu lệ phí trước bạ đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đến hết ngày 31/12/2020.

Bộ Tài chính xin kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

*(Xin trình kèm: Dự thảo Nghị định, Bảng tổng hợp ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, ý kiến tham gia của các Bộ, ngành, địa phương).*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Như trên;- Thủ tướng, các Phó TTg Chính phủ (để b/c);- Văn phòng Chính phủ;- Bộ Tư pháp;- Vụ Pháp chế;- Tổng cục Thuế;- Lưu: VT, Vụ CST (CST4). |  | **BỘ TRƯỞNG**  Đinh Tiến Dũng |

 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Như trên;- Thủ tướng, các Phó TTg Chính phủ (để b/c);- Văn phòng Chính phủ;- Bộ Tư pháp;- Vụ Pháp chế;- Tổng cục Thuế;- Lưu: VT, Vụ CST (CST4). |  | **BỘ TRƯỞNG**  Đinh Tiến Dũng |

 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Như trên;- Thủ tướng, các Phó TTg Chính phủ (để b/c);- Văn phòng Chính phủ;- Bộ Tư pháp;- Vụ Pháp chế;- Tổng cục Thuế;- Lưu: VT, Vụ CST (CST4). |  | **BỘ TRƯỞNG**  Đinh Tiến Dũng |

 |

1. Theo quy định tại Điều 146, 148, 149 Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật thì: (i) Xây dựng, ban hành văn bản theo trình tự, thủ tục rút gọn trong trường hợp khẩn cấp theo quy định của pháp luật về tình trạng khẩn cấp; trường hợp đột xuất, khẩn cấp trong phòng, chống thiên tai, dịch bệnh, cháy, nổ; trường hợp cấp bách để giải quyết những vấn đề phát sinh trong thực tiễn theo quyết định của Quốc hội; (ii) Hồ sơ thẩm định gồm tờ trình và dự thảo; (iii) Hồ sơ trình dự án Nghị định gồm tờ trình, dự thảo, báo cáo thẩm tra. [↑](#footnote-ref-2)
2. Số liệu tổng hợp theo báo chí đưa tin thời gian qua. [↑](#footnote-ref-3)
3. Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035. [↑](#footnote-ref-4)
4. Theo báo cáo số 34/BCT-CCNg ngày 28/4/2017 của Bộ Công thương. [↑](#footnote-ref-5)