



CHÍNH SÁCH THUẾ NHẪM THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN SẢN XUẤT VÀ SỬ DỤNG XE Ô TÔ ĐIỆN TẠI VIỆT NAM

ĐÀO PHÚ QUÝ, NGUYỄN HỒNG HẠNH

Hiện nay, Đảng và Nhà nước đã đề ra các chính sách và chủ trương về việc thúc đẩy và sản xuất xe ô tô thân thiện với môi trường thông qua áp dụng các chính sách ưu đãi về thuế, phí và lệ phí. Tuy nhiên, để thúc đẩy hơn nữa việc sản xuất và sử dụng dòng xe này, Việt Nam cần rà soát và đề xuất để nâng cao hiệu quả của các chính sách thuế đối với xe ô tô điện. Theo đó, việc xây dựng nghiên cứu về “Chính sách thuế nhằm thúc đẩy phát triển sản xuất và sử dụng xe ô tô điện tại Việt Nam” có ý nghĩa cả về mặt khoa học và thực tiễn, vừa hỗ trợ doanh nghiệp nắm bắt đầy đủ toàn diện hệ thống chính sách ưu đãi đối với ngành sản xuất ô tô thân thiện môi trường, vừa định hướng cho các nhà xây dựng chính sách trong việc hoàn thiện các quy định có liên quan...

Từ khóa: Chính sách ưu đãi, phí, lệ phí, xây dựng chính sách

TAX POLICIES TO PROMOTE THE MANUFACTURE AND USE OF ELECTRIC CARS IN VIETNAM

Dao Phu Quy, Nguyen Hong Hanh

Currently, the Party and the State have set out policies and strategies to promote the production and use of environment-friendly cars through the application of tax and fee incentives. However, to further stimulate the manufacture and use of electric cars, Vietnam needs to revise and apply measures to enhance the effectiveness of tax policies for electric cars. Therefore, conducting research on “Tax policies to promote the manufacture and use of electric cars in Vietnam” holds significance both in a scientific and practical senses. This research not only supports businesses in comprehensively understanding the system of incentives for the manufacturing of eco-friendly cars but also provides guidance to policymakers in developing relevant regulations.

Keywords: Incentive policies, fees, charges, regulations

Ngày nhận bài: 17/9/2023

Ngày hoàn thiện biên tập: 5/10/2023

Ngày duyệt đăng: 9/10/2023

Đặt vấn đề

Công nghiệp hóa càng mạnh, đô thị hóa càng phát triển thì nguồn thải gây ô nhiễm môi trường không khí càng nhiều, áp lực làm biến đổi chất lượng không khí theo chiều hướng xấu càng lớn. Đặc biệt là ở thủ đô Hà Nội đang phải đối mặt với vấn đề ô nhiễm môi trường không khí nặng nề. Ở

các khu công nghiệp, các trục đường giao thông lớn đều bị ô nhiễm với các cấp độ khác nhau, nồng độ các chất ô nhiễm đều vượt quá tiêu chuẩn cho phép. Cùng với đó, sự gia tăng dân số, gia tăng đột biến của các phương tiện giao thông khi cơ sở hạ tầng còn thấp làm cho tình hình ô nhiễm trở nên trầm trọng.

Trong bối cảnh này, việc sử dụng xe ô tô điện thân thiện với môi trường là một trong những giải pháp hữu hiệu để hạn chế việc phát thải từ các loại phương tiện sử dụng nhiên liệu hoá thạch. Hiện nay, Đảng và Nhà nước đã đề ra các chính sách và chủ trương về việc thúc đẩy và sản xuất xe ô tô thân thiện với môi trường thông qua áp dụng các chính sách ưu đãi về thuế, phí và lệ phí. Tuy nhiên, để thúc đẩy hơn nữa việc sản xuất và sử dụng dòng xe này, Việt Nam cần rà soát và đề xuất để nâng cao hiệu quả của các chính sách thuế đối với xe ô tô điện. Theo đó, việc xây dựng nghiên cứu về “Chính sách thuế nhằm thúc đẩy phát triển sản xuất và sử dụng xe ô tô điện tại Việt Nam” có ý nghĩa cả về mặt khoa học và thực tiễn, vừa hỗ trợ doanh nghiệp nắm bắt đầy đủ toàn diện hệ thống chính sách ưu đãi đối với ngành sản xuất ô tô thân thiện môi trường, vừa định hướng cho các nhà xây dựng chính sách trong việc xây dựng các quy định có liên quan. Nghiên cứu này phân tích các vấn đề lý luận về chính sách tài chính đối với phát triển sản xuất và sử dụng xe ô tô điện; làm rõ thực trạng chính sách thuế đối với việc thúc đẩy ngành công nghiệp sản xuất và nhu cầu sử dụng xe ô tô điện tại Việt Nam; phân tích các yếu tố tác động đến thị trường tiêu dùng và thị trường sản xuất xe ô tô điện để từ

đó đề xuất chính sách tài chính nhằm khuyến khích sử dụng và sản xuất xe điện.

Vấn đề lý luận về chính sách thuế trong việc khuyến khích sản xuất và sử dụng xe ô tô điện

Chính sách thuế là hệ thống những quan điểm, đường lối, phương châm của Nhà nước thông qua sử dụng các công cụ thuế nhằm phục vụ những mục tiêu nhất định của Nhà nước trong từng thời kỳ nhất định. Hệ thống quan điểm, đường lối đó thể hiện ở việc nhìn nhận vai trò của thuế, mục tiêu sử dụng công cụ thuế, phạm vi tác động, tỷ lệ điều tiết, định hướng trong dài hạn... nhằm làm cho công cụ thuế phát huy tốt nhất các vai trò của nó theo chiến lược và chính sách phát triển kinh tế, xã hội của Nhà nước.

Ngoài các nội dung về trách nhiệm và nghĩa vụ nộp thuế, chính sách thuế có thể khuyến khích việc phát triển một số nhóm ngành thông qua thực hiện ưu đãi thuế.

Ưu đãi thuế là việc áp dụng các chính sách thuế có “sự khác biệt” so với các quy định chung của pháp luật thuế nhằm tạo ra sự đối xử ưu đãi hơn cho một nhóm đối tượng người nộp thuế cụ thể. Để một chính sách thuế được xem là một biện pháp “ưu đãi thuế”, chính sách thuế đó phải chứa đựng 3 yếu tố: (i) Sự khác biệt so với các quy định về thuế được áp dụng chung; (ii) Sự khác biệt tạo ra những ưu đãi nhất định cho người nộp thuế và (iii) Để được hưởng lợi, đối tượng nộp thuế phải đáp ứng được một số điều kiện nhất định (ví dụ, thực hiện đầy đủ chế độ hóa đơn, chứng từ; đầu tư tại các địa điểm, ngành nghề khuyến khích đầu tư...).

Theo đó, ưu đãi thuế có nhiều hình thức khác nhau và có thể phân loại theo nhiều cách thức khác nhau như: Dựa theo loại hình ưu đãi; Dựa theo các yếu tố đầu vào (dựa vào chi phí) và đầu ra (dựa vào lợi nhuận); Dựa theo ưu đãi về thuế trực thu và thuế gián thu. Khi phân loại theo loại hình ưu đãi, các biện pháp ưu đãi thuế chủ yếu bao gồm: Ưu đãi về giảm thuế suất; Miễn, giảm thuế có thời hạn; Giảm trừ thu nhập chịu thuế theo đầu tư hoặc giảm trừ nghĩa vụ thuế phải nộp theo đầu tư; Ưu đãi về miễn, giảm thuế gián thu (ví dụ, miễn, giảm thuế nhập khẩu); Cho phép tính vào chi phí được trừ khi xác định thu nhập chịu thuế một tỷ lệ cao hơn số thực chi; Hoàn thuế đối với lợi nhuận tái đầu tư hay áp dụng cơ chế khấu hao nhanh. Trong số các hình thức ưu đãi thuế, ưu đãi về thời gian miễn giảm thuế là hình thức được áp dụng phổ biến nhất, đặc biệt là ở các nước đang phát triển. Trong một số trường hợp, việc áp dụng chính sách ưu đãi thuế được lý giải bởi các lý do kinh tế.

Ưu đãi thuế được áp dụng khá phổ biến ở các nước phát triển và đang phát triển, nhằm khuyến khích đầu tư. Tuy nhiên, quan điểm về hiệu quả của chính sách ưu đãi thuế còn rất khác nhau. Chính sách ưu đãi thuế được đánh giá hiệu quả trong một số trường hợp nhưng ở một góc độ khác cũng đặt ra nhiều vấn đề như làm giảm nguồn thu ngân sách, gây méo mó trong phân bổ nguồn lực trong nền kinh tế và làm gia tăng tính phức tạp hệ thống chính sách thuế. Ngoài ra, những chi phí tiềm tàng của chính sách ưu đãi thuế cũng cần phải được tính đến khi đánh giá lợi ích của các chính sách này. Chi phí này không chỉ là số giảm thu ngân sách mà còn cả những chi phí gián tiếp tác động đến việc phân bổ nguồn lực, làm tăng tính phức tạp của hệ thống thuế.

Biện pháp hoàn thuế đối với lợi nhuận tái đầu tư có ưu điểm là dễ quản lý nhưng lại gây ra sự bị động của chính phủ trong cân đối tìm nguồn để hoàn lại. So với các biện pháp ưu đãi khác, các hình thức ưu đãi thuế gắn với quy mô vốn đầu tư như giảm trừ nghĩa vụ thuế theo đầu tư, giảm trừ thu nhập chịu thuế theo đầu tư có mối quan hệ chặt chẽ với quy mô vốn doanh nghiệp thực tế đầu tư. Mức độ ưu đãi tỷ lệ thuận với số vốn mà doanh nghiệp thực tế đầu tư. Vì thế, chính phủ dự tính được ngay từ đầu số giảm thu ngân sách do áp dụng ưu đãi. Qua đó, đánh giá đầy đủ hơn về chi phí của việc thực hiện. Tuy nhiên, áp dụng các hình thức ưu đãi này có nhược điểm là nhà đầu tư sẽ có xu hướng lựa chọn tài sản có vòng đời ngắn để tiếp tục hưởng ưu đãi khi thay thế tài sản.

Thực trạng chính sách thuế đối với phát triển sản xuất và sử dụng xe ô tô điện tại Việt Nam

Chính sách thuế, phí và lệ phí

Chính sách thuế tiêu thụ đặc biệt (TTDB)

Luật Thuế TTDB hiện hành đã quy định ưu đãi về thuế suất ở mức khá cao đối với xe ô tô thân thiện môi trường, trong đó có ô tô điện (được áp dụng thuế suất thấp hơn khá nhiều so với ô tô chạy bằng nhiên liệu hóa thạch), cụ thể:

- Đối với xe ô tô chạy bằng xăng, dầu: Thuế suất thuế TTDB áp dụng đối với xe ô tô chở người từ 9 chỗ trở xuống từ mức 35% đến mức 150% tùy theo dung tích xi lanh; xe ô tô chở người từ 10 đến dưới 15 chỗ là 15%; từ 16 đến dưới 24 chỗ là 10%; loại vừa chở người vừa chở hàng là 15% - 25%.

- Đối với xe ô tô chạy bằng xăng kết hợp năng lượng điện, năng lượng sinh học, trong đó tỷ trọng xăng sử dụng không quá 70% số năng lượng sử dụng (xe lai điện): Áp dụng thuế suất thuế TTDB



bằng 70% mức thuế suất áp dụng cho xe chạy xăng, dầu có cùng dung tích xi lanh.

- Xe ô tô chạy bằng điện (trong đó có xe ô tô sử dụng pin nhiên liệu, xe ô tô điện chạy pin, xe ô tô điện chạy bằng năng lượng mặt trời...) loại chở người từ 9 chỗ ngồi trở xuống là 15%, loại chở người từ 10 đến dưới 16 chỗ là 10%, loại chở người từ 16 đến dưới 24 chỗ là 5%, xe vừa chở người, vừa chở hàng là 10%.

Năm 2022, để góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường từ khí thải phương tiện giao thông, giảm phát thải khí nhà kính (thực hiện cam kết của Liên hợp quốc về bảo vệ môi trường), định hướng sản xuất và tiêu dùng theo hướng phát triển công nghiệp sạch, bảo vệ môi trường, tận dụng thời cơ phát triển xe ô tô điện chạy pin đáp ứng nhu cầu của thị trường Việt Nam cũng như khu vực và quốc tế, ngày 11/01/2022, Quốc hội đã thông qua Luật số 03/2022/QH15 sửa đổi, bổ sung một số Luật, trong đó có Luật thuế TTĐB. Cụ thể, tại Luật này đã giảm đáng kể mức thuế suất thuế TTĐB đối với ô tô chạy pin so với xe chạy xăng, dầu. Cụ thể, từ ngày 01/3/2022 đến ngày 28/02/2027, thuế suất thuế TTĐB đối với xe điện chạy pin tùy theo số chỗ ngồi là 1%, 2%, 3% và từ 01/3/2027 trở đi là 4%, 7%, 11% (trong khi mức đó mức thuế suất thuế TTĐB đối với xe sử dụng xăng, dầu là từ 15%- 150%).

Với sự điều chỉnh này, so với trước kia, chênh lệch về mức thuế suất thuế TTĐB giữa xe ô tô điện và các loại xe ô tô chạy bằng nhiên liệu hóa thạch đã được mở rộng đáng kể. Mục đích của việc điều chỉnh này là nhằm tạo động lực thúc đẩy người tiêu dùng sử dụng các dòng xe ô tô có dung tích xi lanh nhỏ và các loại xe ô tô thân thiện với môi trường, bao gồm cả xe ô tô điện. Việc điều chỉnh thuế suất thuế TTĐB đối với xe ô tô điện như trên nhằm góp phần bảo vệ môi trường và đón đầu xu thế điện khí hóa của ngành công nghiệp ô tô. Đặc biệt, những chính sách ưu đãi sẽ giúp Việt Nam sớm thu hút các nhà đầu tư hơn các nước trong khu vực ASEAN, từ đó tạo cơ hội cho doanh nghiệp cũng như thị trường ô tô điện trong nước.

Chính sách thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu

Theo quy định của Luật Đầu tư và Nghị định số 31/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật đầu tư thì sản xuất ô tô, phụ tùng ô tô thuộc ngành nghề ưu đãi đầu tư. Theo đó, dự án sản xuất ô tô, phụ tùng ô tô được miễn thuế nhập khẩu đối với hàng hoá nhập khẩu tạo tài sản cố định của dự án theo quy định tại khoản 11 Điều 16 Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13 (có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/9/2016).

Để thúc đẩy phát triển sản xuất, lắp ráp xe ô tô trong nước, Bộ Tài chính đã trình Chính phủ ban hành quy định về Chương trình ưu đãi thuế nhập khẩu linh kiện ô tô tại Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan. Gần đây, để phù hợp với bối cảnh mới, năm 2020, Bộ Tài chính đã trình Chính phủ sửa đổi, bổ sung nội dung về Chương trình ưu đãi thuế nhập khẩu linh kiện ô tô Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 và sau đó là Nghị định số 101/2021/NĐ-CP ngày 15/11/2021.

Nghị định số 57/2020/NĐ-CP đã bổ sung các chủng loại xe ô tô chạy điện, xe ô tô sử dụng pin nhiên liệu, xe ô tô hybrid vào đối tượng áp dụng ưu đãi của Chương trình để thúc đẩy phát triển các dòng xe thân thiện với môi trường trong nước. Tiếp theo, tại Nghị định số 101/2021/NĐ-CP đã kéo dài thời gian chương trình ưu đãi thuế để sản xuất, lắp ráp ô tô đến hết năm 2027, sửa đổi lại quy định về yêu cầu đối với sản lượng chung, sản lượng riêng mà doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe ô tô phải đáp ứng khi tham gia chương trình ưu đãi thuế theo hướng tạo thuận lợi cho doanh nghiệp.

Ngoài ra, để 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, góp phần thúc đẩy ngành công nghiệp hỗ trợ (CNHT) ô tô tại Việt Nam, tại Nghị định số 57/2020/NĐ-CP nêu trên, Bộ Tài chính cũng đã trình Chính phủ bổ sung quy định các doanh nghiệp sản xuất, gia công các sản phẩm CNHT ô tô đáp ứng các điều kiện tại Nghị định này sẽ được áp dụng thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi 0% đối với nguyên liệu, vật tư, linh kiện trong nước chưa sản xuất được nhập khẩu để sản xuất, gia công các sản phẩm CNHT ưu tiên phát triển cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô, thực hiện từ năm 2020 đến năm 2024.

Gần đây, tại Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi tiếp tục duy trì các chính sách đối với ngành công nghiệp ô tô nêu trên, đồng thời, có một số điều chỉnh cho phù hợp với các yêu cầu mới và thực tiễn sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước.

Chính sách thuế thu nhập doanh nghiệp (TNDN)

Về thuế thu nhập doanh nghiệp (TNDN), Luật thuế TNDN và các văn bản hướng dẫn thi hành đã có các quy định về ưu đãi thuế TNDN áp dụng đối với dự án đầu tư sản xuất, lắp ráp ô tô. Trong đó,

thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện dự án đầu tư mới sản xuất, lắp ráp ô tô tại các địa bàn ưu đãi đầu tư (bao gồm cả khu kinh tế; khu công nghệ cao; khu công nghiệp...) được hưởng các mức ưu đãi về thuế TNDN (thuế suất ưu đãi và thời gian miễn, giảm thuế...) tương ứng với địa bàn thực hiện dự án đầu tư theo quy định của pháp luật về thuế TNDN.

Chính sách thuế sử dụng đất phi nông nghiệp và tiền thuê đất

Về thuế sử dụng đất phi nông nghiệp và tiền thuê đất, sản xuất ô tô, phụ tùng thuộc Danh mục ngành nghề ưu đãi đầu tư. Theo đó, các dự án sản xuất, ô tô được hưởng ưu đãi về tiền thuê đất và thuế sử dụng đất phi nông nghiệp theo quy định của pháp luật về thuế sử dụng đất phi nông nghiệp và pháp luật về đất đai.

Chính sách lệ phí trước bạ đối với xe điện

Về 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 1/1/2017). Tại Nghị định số 140/2016/NĐ-CP đã quy định về miễn LPTB đối với phương tiện vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt sử dụng năng lượng sạch, trong đó có xe buýt chạy bằng điện (Mức thu LPTB đối với các loại xe buýt khác hiện hành là 2%).

Để góp phần tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp, người dân cũng như để khuyến khích sử dụng ô tô thân thiện với môi trường, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/1/2022 thay thế Nghị định số 140/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016 nêu trên (có hiệu lực thi hành từ ngày 01/3/2022). Tại Nghị định số 10/2022/NĐ-CP, Chính phủ đã quy định ô tô điện chạy pin, trong vòng 3 năm kể từ ngày 1/3/2022, nộp lệ phí trước bạ lần đầu với mức thu là 0%. Trong vòng 2 năm tiếp theo, nộp lệ phí trước bạ lần đầu với mức thu bằng 50% mức thu đối với ô tô chạy xăng, dầu có cùng số chỗ ngồi.

Quy định về miễn lệ phí trước bạ đối với xe ô tô thân thiện với môi trường tại Nghị định số 10/2022/NĐ-CP được kỳ vọng sẽ giúp xe điện được đón nhận nhiều hơn ở Việt Nam; thúc đẩy tiêu thụ những sản phẩm xanh, thân thiện với môi trường.

Việc miễn phí trước bạ cho dòng xe điện sẽ giúp người tiêu dùng tiết kiệm được nhiều chi phí lăn bánh. Chẳng hạn, 2 chiếc xe xăng và xe điện có cùng giá niêm yết là 1 tỷ đồng. Xe xăng hiện nay đang được giảm 50% phí trước bạ cho đến ngày 31/5/2022, người mua sẽ phải đóng ít nhất 50 – 60 triệu đồng. Với xe điện, trong vòng 3 năm tới sẽ không phải đóng loại phí này. Đồng nghĩa người mua sẽ tiết kiệm được ít nhất 100 – 120 triệu đồng.

Tác động chính sách thuế đối với phát triển sản xuất và sử dụng xe ô tô điện tại Việt Nam

Kết quả đạt được

Khuyến khích đầu tư sản xuất và tiêu dùng ô tô điện

Ngành Công nghiệp ô tô Việt Nam đã phát triển khá nhanh trong 3 năm trở lại đây. Theo số liệu của Cục Đăng kiểm Việt Nam, sản lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước từ 2018 đến nay như sau:

SỐ LƯỢNG XE SẢN XUẤT, LẮP RÁP TRONG NƯỚC				
Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022
287.586	339.151	323.892	346.876	439.600

(Ghi chú: số liệu bao gồm cả loại hình xe được sản xuất, lắp ráp từ linh kiện rời và loại hình xe được sản xuất, lắp ráp từ xe sắt xi cơ sở hoặc xe mới khác đã được chứng nhận).

Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam

Thị trường ô tô trong nước vài năm gần đây tăng trưởng tốt hơn kỳ vọng. Với tốc độ tăng trưởng ổn định của thị trường xe con dưới 9 chỗ như hiện nay (trung bình 20-30%/năm), Việt Nam sẽ là thị trường tiêu thụ ô tô rất tiềm năng trong khu vực. Trong năm 2020, Việt Nam đã vượt qua Philippines trở thành thị trường tiêu thụ ô tô lớn thứ 4 trong ASEAN (sau Thái Lan, Indonesia và Malaysia).

Sau 5 năm thực hiện Chương trình ưu đãi thuế tại Nghị định số 125/2017/NĐ-CP và các Nghị định sửa đổi, bổ sung, các doanh nghiệp sản xuất ô tô có quy mô lớn và đủ năng lực sản xuất kinh doanh đã đăng ký tham gia Chương trình và ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã phát triển khá nhanh trong 5 năm trở lại đây. Về cơ bản, việc triển khai Chương trình đã được các mục tiêu, yêu cầu đề ra khi ban hành Chương trình. Kết quả thực hiện Chương trình đã nhận được sự đánh giá cao của các bộ, ngành và các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô.

Với những chính sách ưu đãi thuế TTĐB và LPTB cho ô tô điện, người tiêu dùng giảm được một khoản chi phí khá lớn khi mua xe ô tô điện, bao gồm tất cả các loại ô tô (trên hoặc dưới 9 chỗ), rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi ô tô và các loại xe tương tự. Từ đó khuyến khích người tiêu dùng sử dụng phương tiện này, góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường. Đối với nhà sản xuất, các ưu đãi thuế khuyến khích các doanh nghiệp tăng cường đầu tư vào lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô điện chạy pin.

Mức độ ưu đãi cạnh tranh so với các nước trong khu vực

Tương tự các nước trong khu vực ASEAN như Thái Lan, Indonesia, Malaysia, trong thời gian qua, Việt Nam đã ban hành một loạt các chính sách ưu đãi, hỗ trợ cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô (trong đó có ô tô điện hóa) thông qua Chương trình ưu đãi



thuế nhập khẩu linh kiện ô tô để sản xuất, lắp ráp ô tô, Chương trình ưu đãi thuế công nghiệp hỗ trợ ô tô, chính sách ưu đãi đối với dự án sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ thuộc Danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển (trong đó có ngành sản xuất, lắp ráp ô tô), chính sách hỗ trợ trực tiếp từ ngân sách nhà nước để giảm chi phí đầu tư, đặc biệt là các chi phí về nghiên cứu phát triển, mua bán, chuyển giao công nghệ cho các dự án sản xuất, lắp ráp ô tô điện hóa, các chính sách ưu đãi đối với sản xuất pin lithium, pin nhiên liệu sử dụng cho xe điện hóa. Có thể nói, các chính sách ưu đãi, hỗ trợ sản xuất, lắp ráp ô tô điện hóa của Việt Nam hiện nay là tương đương hoặc thậm chí cao hơn so với các nước trong khu vực.

Góp phần quan trọng trong thực hiện các cam kết quốc tế

Việc thực hiện các chính sách ưu đãi, chương trình hỗ trợ đối với ô tô điện trong thời gian qua đã góp phần quan trọng trong việc thực hiện cam kết của Việt Nam đối với cộng đồng quốc tế về biến đổi khí hậu như các cam kết theo thỏa thuận COP26 ở Glasgow vào tháng 11/2021, trong đó có mục tiêu đạt mức phát thải khí nhà kính ròng bằng 0 vào năm 2050.

Vấn đề đặt ra

Xe điện hóa chưa thực sự phổ biến ở Việt Nam

Theo thống kê của Cục Đăng kiểm Việt Nam, số lượng ô tô điện hóa (HEV, PHEV và BEV) sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu và tiêu thụ tại thị trường Việt Nam hiện còn rất ít, cụ thể:

Năm 2019 là 138 xe, năm 2020 tăng lên 900 xe và năm 2021 là 2.949 xe (toàn bộ đều là xe nhập khẩu). Trong đó, xe HEV và PHEV chiếm 95,46%, xe BEV chiếm tỷ lệ rất nhỏ. Đến năm 2022, số lượng ô tô điện hóa được sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu có sự tăng lên đáng kể với 7.763 xe BEV được sản xuất, lắp ráp; 94 xe BEV và 3.227 HEV/PHEV được nhập khẩu. Trong đó, 3.099 xe BEV và 3.227 xe HEV/PHEV đã được tiêu thụ.

Theo thống kê, trong 5 tháng đầu năm 2023 đã có tổng cộng 8.483 xe BEV và 810 xe HEV được tiêu thụ. Trong 6 tháng đầu năm, Việt Nam đã sản xuất, lắp ráp 11.243 xe BEV; nhập khẩu 76 xe BEV và 983 xe HEV/PHEV.

Một trong các nguyên nhân dẫn đến việc xe điện hóa chưa thực sự phổ biến ở Việt Nam là do tâm lý còn e ngại của người tiêu dùng khi lựa chọn giữa xe điện hóa với xe sử dụng nhiên liệu truyền thống. GDP bình quân đầu người ở Việt Nam trong năm 2022 đạt khoảng 4.110 USD, còn khá thấp để người

tiêu dùng có thể sở hữu ô tô chứ chưa nói đến việc sở hữu xe điện do giá bán của xe điện cao hơn so với xe tương tự sử dụng động cơ đốt trong. Hiện nay, chưa có các chính sách hỗ trợ tài chính trực tiếp cho người mua xe nên việc tiêu thụ rộng rãi xe điện tại Việt Nam trong thời gian tới còn gặp khó khăn.

Ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước vẫn chưa đạt được tiêu chí của ngành sản xuất ô tô thực sự

Ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam hiện mới chỉ tham gia vào phân khúc thấp của chuỗi giá trị ngành ô tô; phụ thuộc lớn vào sự phân công sản xuất của các Tập đoàn ô tô toàn cầu, chưa làm chủ được các công nghệ cốt lõi như động cơ, hệ thống điều khiển, hệ thống truyền động.

Việt Nam cần có các chính sách và quy định pháp luật liên quan đến việc khuyến khích sản xuất và sử dụng xe ô tô điện, bao gồm các chính sách ưu đãi thuế, hỗ trợ vay vốn, đầu tư, và các quy định về tiêu chuẩn khí thải và tiêu thụ nhiên liệu. Các chính sách và quy định pháp luật cần được xây dựng trên cơ sở khoa học và tính khả thi, đảm bảo tính công bằng và hiệu quả trong việc giảm thiểu tác động của ô nhiễm môi trường từ xe ô tô.

Bên cạnh đó, ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước chưa tạo được sự hợp tác - liên kết và chuyên môn hoá giữa các doanh nghiệp trong sản xuất - lắp ráp ô tô và sản xuất phụ tùng linh kiện; chưa hình thành được hệ thống các nhà cung cấp nguyên vật liệu và sản xuất linh kiện quy mô lớn. Cùng với đó, giá bán xe vẫn ở mức cao so với các nước trong khu vực. Ngoài ra, tỷ lệ nội địa hoá đối với xe cá nhân đến 9 chỗ ngồi thấp hơn mục tiêu đề ra, đồng thời thấp hơn rất nhiều so với các quốc gia trong khu vực. Các sản phẩm đã được nội địa hóa mang hàm lượng công nghệ còn thấp.

Cạnh tranh từ các sản phẩm nhập khẩu

Các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh ô tô trong nước còn đối mặt sự cạnh tranh gay gắt từ các sản phẩm nhập khẩu (đặc biệt là ô tô từ các nước ASEAN như Thái Lan, Indonesia) và trong vòng 7 – 10 năm tới là các sản phẩm ô tô từ các quốc gia thành viên của Hiệp định CPTPP và EVFTA. Bên cạnh đó, một số quốc gia trong khu vực như Indonesia và Thái Lan đang là điểm đến hấp dẫn của các nhà sản xuất ô tô lớn trên thế giới, từ đó khiến cơ hội thu hút các hãng ô tô đầu tư sản xuất lớn ở Việt Nam sẽ gặp nhiều khó khăn.

Thiếu cơ sở hạ tầng trạm sạc

Cơ sở hạ tầng giao thông và hạ tầng kỹ thuật

đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy dòng xe điện chạy pin BEV thay vì xe sử dụng hoàn toàn nhiên liệu hóa thạch. Hiện nay ở các nước phát triển có nhu cầu sử dụng xe điện cao, các trạm và nhà để xe ngoài trời tại các cơ quan, công sở hay trung tâm thương mại đều có xu hướng tích hợp hệ thống các tấm pin năng lượng mặt trời, tận dụng nguồn năng lượng sạch, đồng thời giảm sự tiêu thụ điện từ hệ thống điện. Tuy nhiên, ở Việt Nam hiện tại hầu như chưa có trạm sạc cho ô tô điện và thiếu hạ tầng giao thông đường bộ, điểm đỗ xe tĩnh, quỹ đất để bố trí trạm sạc cho xe điện. Ngoài ra, Việt Nam chưa có các chính sách hỗ trợ tài chính trực tiếp cho người mua xe cũng như chưa có chính sách hỗ trợ phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ cho xe điện hóa (trạm sạc điện/hydro).

Hàm ý chính sách tài chính phát triển sản xuất và sử dụng xe ô tô thân thiện với môi trường

Hiện nay, Chính phủ Việt Nam đã và đang triển khai nhiều chính sách và giải pháp nhằm khuyến khích sử dụng xe ô tô thân thiện môi trường, đặc biệt là xe điện. Tuy nhiên, để đạt được hiệu quả tối đa trong việc thúc đẩy sản xuất và sử dụng xe ô tô thân thiện môi trường, cần có sự hoàn thiện các chính sách thuế, phí và lệ phí để hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô điện phát triển và mở rộng thị trường. Cụ thể:

Một là, Việt Nam cần có các chính sách và quy định pháp luật liên quan đến việc khuyến khích sản xuất và sử dụng xe ô tô điện, bao gồm các chính sách ưu đãi thuế, hỗ trợ vay vốn, đầu tư, và các quy định về tiêu chuẩn khí thải và tiêu thụ nhiên liệu. Các chính sách và quy định pháp luật cần được xây dựng trên cơ sở khoa học và tính khả thi, đảm bảo tính công bằng và hiệu quả trong việc giảm thiểu tác động của ô nhiễm môi trường từ xe ô tô. Đồng thời, cần đánh giá rõ nhu cầu và điều kiện sử dụng của người dân khi quyết định mua xe, đặc biệt trong việc chuyển đổi các dòng xe điện hóa.

Hai là, nhằm giảm sức ép cạnh tranh từ các hãng xe ô tô điện nhập khẩu trên thế giới đối với các hãng xe ô tô điện nội địa của Việt Nam thì có thể cân nhắc nghiên cứu, rà soát các chính sách về ưu đãi thuế TTĐB hay lệ phí trước bạ. Tuy nhiên, để thực hiện điều này cần cân nhắc, xem xét về quy tắc về đối xử công bằng, bảo hộ thương mại theo các điều khoản trong các hiệp định thương mại mà Việt Nam đã ký kết với các quốc gia và khu vực. Bên cạnh đó, chính sách thuế, tín dụng và các chính sách ưu đãi khác cần hướng tới tạo lợi thế hơn cho các doanh nghiệp

ô tô nội địa có tỷ lệ nội địa hóa cao, làm chủ được các công nghệ cốt lõi.

Ba là, để thúc đẩy việc sử dụng xe điện dễ dàng, điều quan trọng là phải đảm bảo cung cấp cơ sở hạ tầng phù hợp cho người sử dụng để sạc cho xe điện. Công nghệ phải thuận tiện, đáng tin cậy và nhanh chóng. Động cơ chính của việc sử dụng xe điện là giảm sự phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch và thúc đẩy các hệ thống giao thông thân thiện với môi trường. Việc tăng tải sạc xe điện cũng sẽ làm tăng lượng khí thải từ các thiết bị phát nhiệt thông thường.

Bốn là, để thực hiện các giải pháp xây dựng hệ thống sạc điện và cơ sở hạ tầng hỗ trợ sử dụng xe ô tô điện, cần tăng cường nhận thức và đào tạo cho công chúng, doanh nghiệp và cán bộ quản lý. Công chúng cần hiểu rõ về lợi ích của ô tô điện và hệ thống sạc điện, cũng như các quy định và quy trình liên quan. Doanh nghiệp cần được đào tạo về kỹ thuật, quy trình và quản lý hệ thống sạc điện và cơ sở hạ tầng. Các cán bộ quản lý cần được cung cấp kiến thức và kỹ năng quản lý về việc xây dựng và vận hành hệ thống sạc điện và cơ sở hạ tầng.

Năm là, hợp tác quốc tế và liên kết công nghiệp là một điều kiện quan trọng để thực hiện các giải pháp xây dựng hệ thống sạc điện và cơ sở hạ tầng. Chính phủ cần hợp tác với các đối tác quốc tế, bao gồm các nhà sản xuất ô tô điện, công ty công nghệ và các tổ chức quốc tế, để chia sẻ kinh nghiệm, kiến thức và công nghệ trong việc phát triển hệ thống sạc điện và cơ sở hạ tầng. Đồng thời, cần khuyến khích sự liên kết công nghiệp giữa các doanh nghiệp trong ngành ô tô điện, các nhà cung cấp dịch vụ sạc điện và các nhà đầu tư hạ tầng để tạo ra một môi trường thuận lợi cho việc sử dụng ô tô điện.

Tài liệu tham khảo:

1. Chúc Anh Tú, *Thúc đẩy tài chính toàn diện tại Việt Nam*, 2020;
2. Nguyễn Vinh Hùng, *Chính sách tài chính để thực hiện chiến lược ổn định và phát triển kinh tế đến năm 2020*, 2020;
3. Demirgüç-Kunt, A., Klapper, L., Singer, D., Ansar, S., & Hess, J. (2020). *The Global Findex Database 2017: Measuring Financial Inclusion and Opportunities to Expand Access to and Use of Financial Services*. World Bank Economic Review;
4. William N. Dunn, *Public Policy Analysis*, Prentical Hall, 1981;
5. Yannis Dafermos, Maria Nikolaidi, Giorgos Galanis, *Climate Change, Financial Stability and Monetary Policy*, October 2018.

Thông tin tác giả:

ThS. Đào Phú Quý, ThS. Nguyễn Hồng Hạnh
Vụ Chính sách thuế, Bộ Tài chính
Email: daophuquy@mof.gov.vn