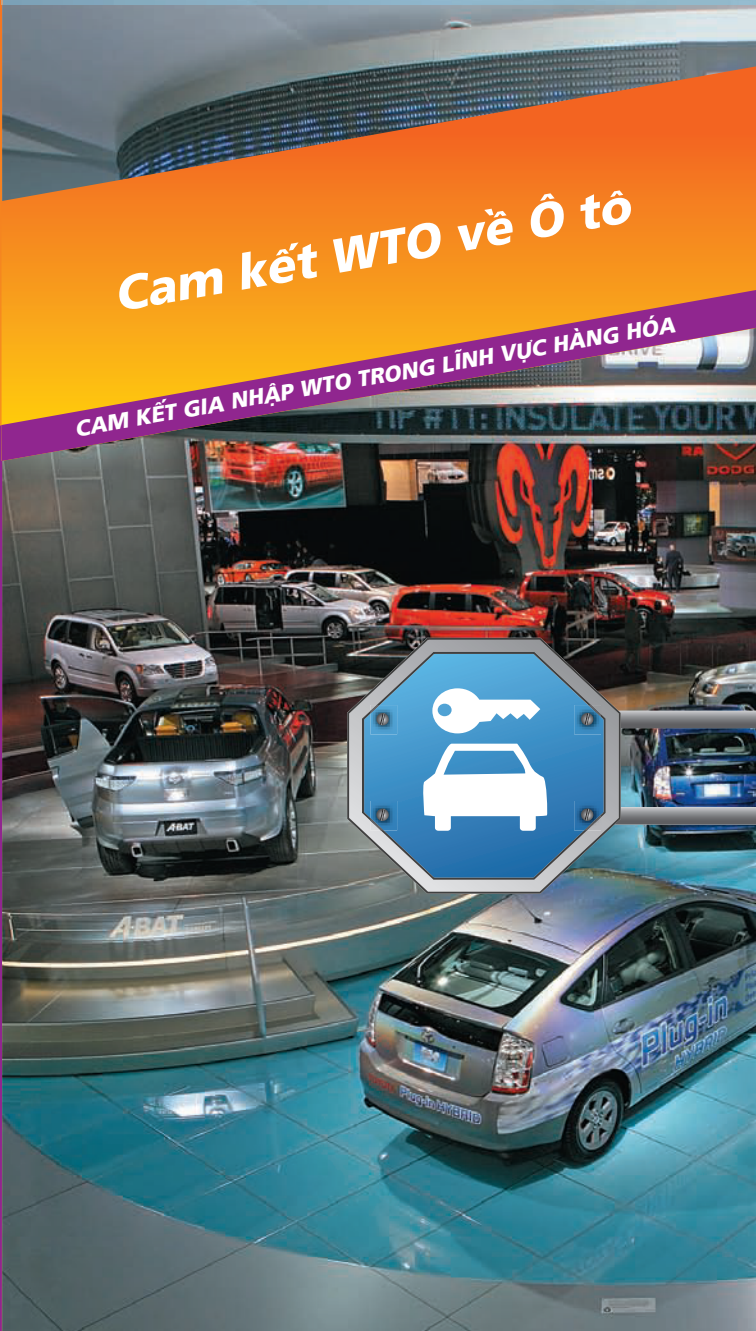


HỆ THỐNG NGẮN GỌN VỀ WTO VÀ CÁC CAM KẾT GIA NHẬP CỦA VIỆT NAM

Cam kết WTO về Ô tô

CAM KẾT GIA NHẬP WTO TRONG LĨNH VỰC HÀNG HÓA



MỤC LỤC

- 1 Tình hình phát triển ngành ô tô khi Việt Nam gia nhập WTO? 3
- 2 Năng lực cạnh tranh của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam? 8
- 3 Việt Nam đã có những cam kết quốc tế nào về thuế nhập khẩu đối với sản phẩm ô tô? 14
- 4 Việt Nam đã cam kết như thế nào về thuế nhập khẩu đối với ô tô nguyên chiếc và phụ tùng ô tô? 16
- 5 VN đã cam kết về thuế nhập khẩu linh kiện, phụ tùng ô tô như thế nào? 20
- 6 Đánh giá chung về cam kết thuế quan đối với ngành ô tô? 21
- 7 Giải pháp gì để đối phó với các cam kết cắt giảm thuế quan? 25



1

Tình hình phát triển ngành ô tô khi Việt Nam gia nhập WTO?

Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam chỉ thực sự hình thành từ những năm 90, khi Chính phủ cho phép các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài được sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam.

Ngành sản xuất, lắp ráp ô tô của Việt Nam hiện tại bao gồm 2 khối:

- ◆ **Các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài:** tổng vốn đầu tư của 14 doanh nghiệp FDI là 920 triệu USD, năng lực sản xuất 220.000 xe/năm, sản xuất chủ yếu xe du lịch, xe đa dụng, xe tải;
- ◆ **Các doanh nghiệp trong nước:** hiện có khoảng hơn 30 doanh nghiệp đầu tư sản xuất, lắp ráp ô tô với tổng số vốn khoảng 2.500 tỉ đồng. Các doanh nghiệp trong nước chủ yếu sản xuất các loại ô tô bus, xe khách, xe tải nhỏ và nặng, các loại xe chuyên dùng.



Sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam có thể tóm tắt trong 03 giai đoạn sau:

- ◆ **Giai đoạn 1990-2003:** Doanh nghiệp ô tô nhận được sự **bảo hộ ở mức cao** của nhà nước thông qua chính sách giảm thuế tiêu thụ đặc; áp dụng hàng rào thuế quan ở mức cao đối với xe nhập khẩu và chính sách cấm nhập khẩu đối với ô tô dưới 15 chỗ ngồi. Trong giai đoạn này, xe du lịch nhập khẩu gần như không có chỗ đứng trên thị trường nội địa, sản lượng của xe lắp ráp trong nước liên tục tăng mạnh qua các năm;
- ◆ **Giai đoạn 2003 – 2007:** Giai đoạn này Việt Nam đang tăng tốc quá trình đàm phán gia nhập WTO và phải **ban hành, điều chỉnh các chính sách cho phù hợp với yêu cầu của WTO**. Hàng loạt chính sách ưu đãi mang tính phân biệt đối xử trái với các nguyên tắc của WTO trong ngành này (ví dụ chính sách giảm thuế tiêu thụ đặc biệt đối với ô tô sản xuất trong nước) dần được dỡ bỏ. Doanh nghiệp ô tô trong nước gặp khá nhiều khó khăn;



- ◆ **Giai đoạn 2007 – nay:** Đây là giai đoạn Việt Nam đã trở thành thành viên WTO. Cũng trong giai đoạn này, do những biến động về kinh tế, **chính sách đối với ngành ô tô (đặc biệt là chính sách thuế) thường xuyên thay đổi và khó dự đoán.** Tuy nhiên, do một số **nguyên nhân khách quan thuận lợi** (tốc độ tăng trưởng nhanh của nền kinh tế, sự gia tăng về mức sống dân cư, nhu cầu sử dụng xe ô tô trong nước có xu hướng tăng cao...), sản lượng ô tô sản xuất trong nước có xu hướng tăng mạnh.



HỘP 1: QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ

Quan điểm

Ưu tiên phát triển ngành công nghiệp ô tô nhằm:

- ◆ Phục vụ hiệu quả quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa, xây dựng tiềm lực an ninh, quốc phòng;
- ◆ Phù hợp với chính sách tiêu dùng;
- ◆ Đảm bảo đồng bộ với sự phát triển của hệ thống hạ tầng giao thông, các yêu cầu về bảo vệ và cải thiện môi trường.

Mục tiêu

- ◆ **Đối với các loại xe thông dụng (xe tải, xe khách, xe con):** Đáp ứng trên 80% nhu cầu thị trường trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ sản xuất trong nước 60% vào năm 2010 (riêng động cơ phần đầu đạt tỷ lệ sản xuất trong nước 50%, hộp số đạt 90%).
- ◆ **Đối với các loại xe chuyên dùng:** Đáp ứng 60% nhu cầu thị trường trong nước về số lượng, đạt tỷ lệ sản xuất trong nước 60% vào năm 2010.
- ◆ **Đối với các loại xe cao cấp, xe du lịch cao cấp:** tỷ lệ sản xuất trong nước 40 - 45% vào năm 2010, đáp ứng phần lớn nhu cầu thị trường trong nước;
- ◆ **Đối với các loại xe tải và xe khách cao cấp:** tỷ lệ sản xuất trong nước 35 - 40% vào năm 2010, đáp ứng 80% nhu cầu thị trường trong nước.
- ◆ **Đối với linh kiện phụ tùng:** tập trung phát triển một số loại động cơ, hộp số, bộ truyền động và phụ tùng với số lượng lớn phục vụ lắp ráp ô tô trong nước và xuất khẩu.

Nguồn: Quyết định 177/2004/QĐ-TTg



**BẢNG 1 – MỘT VÀI SỐ LIỆU VỀ NGÀNH
CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM**

	Năm 2006	Năm 2007
Lượng tiêu thụ xe lắp ráp trong nước	40.897	80.392
Lượng xe nhập khẩu (cả xe cũ và xe mới)	12.526	30.399
- Xe mới	3.314	14.641
- Xe cũ	9.202	15.758



2

Năng lực cạnh tranh của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam?

Mặc dù có sự gia tăng đáng kể về số lượng lắp ráp, tiêu thụ và với sự xuất hiện của một số lượng nhất định cơ sở sản xuất phụ trợ, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam còn **rất hạn chế về năng lực cạnh tranh**.

Từ 1/1/2006, chính sách ưu đãi về thuế tiêu thụ đặc biệt đối với ô tô sản xuất trong nước bị bãi bỏ, xe nguyên chiếc nhập khẩu được giảm thuế, ngành công nghiệp ô tô trong nước bắt đầu phải chịu **sự cạnh tranh gay gắt của xe nhập khẩu**.



Những hạn chế của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam:

(i) Công nghệ sản xuất phần lớn mới chỉ là lắp ráp từ phụ tùng nhập khẩu

Dây chuyền sản xuất chủ yếu cho 3 công đoạn chính là **hàn, tẩy rửa sơn, lắp ráp**. Trong toàn bộ linh kiện phụ tùng để sản xuất lắp ráp một chiếc ô tô, chỉ có một số ít phụ tùng đơn giản được sản xuất trong nước (gương, kính, ghế ngồi, bộ dây điện, ắc quy...).

Tỷ lệ nội địa hoá thấp (khoảng 10% đến 40%, tùy theo loại xe). Các loại xe tải nhẹ đạt tỷ lệ nội địa hoá cao hơn các loại xe cao cấp do công nghệ sản xuất đơn giản hơn.



(ii) Công nghiệp phụ trợ chưa phát triển

Việt nam chỉ mới có khoảng 40 doanh nghiệp FDI và khoảng 30 doanh nghiệp trong nước cung cấp các loại linh kiện, phụ tùng ô tô **quy mô sản xuất nhỏ**, (sản phẩm chủ yếu là các **chi tiết giản đơn, công kênh và có giá trị thấp** trong cơ cấu hàng hoá).

Trên thị trường vẫn chưa xuất hiện các nhà cung cấp linh kiện phụ tùng lớn, có tầm cỡ khu vực và thế giới.



(iii) Giá bán xe ở mức cao

Giá xe ô tô của Việt Nam hiện cao **gấp 1,2 đến 1,8 lần** giá xe của các nước trong khu vực và trên thế giới tùy theo chủng loại. Những nguyên nhân thường được nhắc tới là:

- ◆ Giá bộ linh kiện đầu vào cao;
- ◆ Chi phí sản xuất cao;
- ◆ Thuế cao (thuế chiếm tỷ trọng tương đối lớn trong giá bán xe hiện nay ở Việt Nam).



(iv) Thị trường còn quá nhỏ so với yêu cầu để phát triển một ngành công nghiệp ô tô hoàn chỉnh

So với thị trường ô tô của nhiều nước trong khu vực, ***quy mô của thị trường ô tô Việt Nam rất hạn chế.***

Trong hoàn cảnh Việt Nam đang thực hiện các chính sách đảm bảo ổn định kinh tế vĩ mô, kiểm soát lạm phát (ví dụ chính sách thắt chặt chi tiêu, hạn chế nhập khẩu, hạn chế sử dụng phương tiện), ***việc mở rộng thị trường này hầu như rất hạn chế.*** Những chính sách này ít nhiều tác động đến đầu ra của các doanh nghiệp trong ngành.



(v) Quá trình mở cửa thị trường trong nước theo các cam kết quốc tế đang bắt đầu

Với việc tham gia một loạt các cam kết quốc tế, Việt Nam đang mở cửa dần thị trường ô tô nội địa cho ô tô nhập khẩu (cắt giảm thuế nhập khẩu, cho phép nhập khẩu ô tô cũ, bãi bỏ các chính sách hỗ trợ sản xuất trong nước...). ***Cạnh tranh trong ngành này được dự báo sẽ gay gắt hơn*** (cả về chủng loại, chất lượng và giá, đặc biệt là xe giá rẻ từ Trung Quốc). Tuy nhiên, khó khăn này sẽ ***không đến ngay lập tức*** do lộ trình mở cửa ngành này tương đối dài.



3

Việt Nam đã có những cam kết quốc tế nào về thuế nhập khẩu đối với sản phẩm ô tô?

Việt Nam đã có những cam kết về thuế nhập khẩu đối với ô tô nguyên chiếc sau đây:

- ◆ Cam kết thuế quan trong khuôn khổ **WTO**;
- ◆ Cam kết thuế quan trong khuôn khổ Khu vực mậu dịch tự do ASEAN (**CEPT/AFTA**);
- ◆ Cam kết thuế quan trong khuôn khổ Khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc (**ACFTA**);
- ◆ Cam kết thuế quan trong khuôn khổ Khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Hàn Quốc (**AKFTA**).



Ngoài ra Việt Nam cũng đang tiến hành đàm phán ký kết các hiệp định thương mại tự do với nhiều đối tác khác (New Zealand,...) trong đó có cam kết về thuế quan đối với ô tô nguyên chiếc và linh kiện ô tô.

Nhìn chung việc **cắt giảm thuế nhập khẩu theo cam kết trong khuôn khổ WTO không lớn bằng mức cắt giảm theo các cam kết tự do hóa thương mại khu vực** mà Việt Nam tham gia.



4

Việt Nam đã cam kết như thế nào về thuế nhập khẩu đối với ô tô nguyên chiếc và phụ tùng ô tô?

a) Cam kết trong WTO

Mức cam kết thuế nhập khẩu đối với ô tô nguyên chiếc không giống nhau giữa các nhóm cam kết.

Cụ thể:



BẢNG 2: CÁC CAM KẾT VỀ CẮT GIẢM THUẾ TRONG WTO ĐỐI VỚI MẶT HÀNG Ô TÔ NGUYÊN CHIẾC VÀ PHỤ TÙNG Ô TÔ

STT	Mặt hàng	Thuế suất MFN tại thời điểm gia nhập (%)	Thuế suất cam kết trong WTO		
			Khi gia nhập (%)	Cuối cùng (%)	Thời hạn thực hiện
1	Thuế suất bình quân chung	17,4	17,2	13,4	Chủ yếu cắt giảm trong 3-5 năm
2	Thiết bị vận tải	35,3	46,9	37,4	Chủ yếu cắt giảm trong 3-5 năm
3	Một số loại xe cụ thể:				
a) <i>Ô tô con:</i>					
	Xe từ 2.500 cc trở lên	90	90	52	12 năm
	Xe từ 2.500 cc trở lên, loại 2 cửa	90	90	47	10 năm
	Xe dưới 2.500 cc và loại khác	90	90	70	7 năm
b) <i>Xe tải</i>					
	Loại không quá 5 tấn	100	80	50	12 năm
	Loại khác	60; 80	60; 80	50; 70	5 năm và 7 năm
c)	<i>Phụ tùng ô tô</i>	20,9	24,3	20,5	3-5 năm



b) Cam kết trong CEPT/AFTA

Theo cam kết tại CEPT/AFTA, các loại xe ô tô chở người 10 chỗ trở lên và xe tải đều đã được cắt giảm xuống mức **5% từ 2006**. Riêng loại xe chở người 9 chỗ ngồi trở xuống sẽ giảm xuống **0% vào năm 2018**.



c) Cam kết theo Hiệp định ASEAN – Trung Quốc

◆ Đối với xe chở người:

Hiện chưa đưa vào cắt giảm thuế nhưng theo lộ trình sẽ phải cắt giảm xuống mức 50% vào 2018. Đối với loại xe được thiết kế đặc biệt (đi trên tuyết, xe ô tô chơi gôn) đã được cắt giảm xuống 50% vào năm 2006.

◆ Đối với xe tải:

Phần lớn đã được đưa vào lộ trình cắt giảm thuế, cụ thể:

- **Xe tải dưới 5 tấn:** mức thuế suất 100% năm 2005 và sẽ cắt giảm xuống mức 45% vào năm 2014;

- **Xe tải từ 5 tấn đến 10 tấn:** mức thuế 30% và 60% năm 2005 và sẽ cắt giảm xuống 30% vào năm 2012;

d) Cam kết theo Hiệp định ASEAN – Hàn Quốc

Hầu hết các loại xe ô tô được đưa vào danh mục **không phải giảm thuế**. Đối với các loại xe thiết kế đặc biệt như xe chở rác, xe đông lạnh, cam kết cắt giảm xuống **0% vào 2016**.



5

VN đã cam kết về thuế nhập khẩu linh kiện, phụ tùng ô tô như thế nào?

Đối với **cam kết trong WTO**, mức cam kết về thuế nhập khẩu đối với linh kiện, phụ tùng ô tô là 12% – 25%, tùy theo chủng loại. Theo đó, mức thuế suất bình quân đối với phụ tùng ô tô sẽ giảm từ 24,3% tại thời điểm gia nhập (2007) xuống còn 20,5% ở thời điểm cuối cùng (sau 3 đến 5 năm).

Đối với **CEPT/AFTA**, mức cam kết là 5% tại thời điểm 1/1/2006 và cắt giảm xuống 0% vào 2015; đối với **ASEAN – Trung Quốc** mức cắt giảm cuối cùng là 5% vào năm 2018.



6

Đánh giá chung về cam kết thuế quan đối với ngành ô tô?

So với các ngành khác thì các cam kết về thuế quan đối với ô tô mà Việt Nam sẽ phải thực hiện trong khuôn khổ các Hiệp định thương mại quốc tế có những điểm khác biệt sau đây:



(i) Mức thuế tuy có cắt giảm nhưng vẫn ở mức cao trong những năm tới đây:

Cụ thể, **mức thuế suất trung bình chung của toàn bộ biểu thuế** của Việt Nam sau khi thực hiện các cam kết WTO sẽ giảm từ mức 17,2% tính từ thời điểm gia nhập xuống 13,4% tính đến thời điểm thực hiện đầy đủ các cam kết (sau 12 năm); **mức thuế suất bình quân sản phẩm công nghiệp** giảm từ 16,2% xuống 12,4%.

Trong khi đó, đối với ô tô thì mức thuế suất sẽ được **giảm dần xuống mức 70%, 52% và 47% trong khoảng thời gian từ 7 đến 12 năm** và **nhà nước có thể chủ động điều hành** trong phạm vi cho phép. Đối với thiết bị vận tải từ mức thuế suất trung bình giảm từ 46,9% tại thời điểm gia nhập xuống còn 37,4% vào thời điểm kết thúc việc thực hiện các cam kết này.



Mức cắt giảm thuế theo các cam kết tự do hóa thương mại khu vực (**AFTA, ACFTA, AKFTA**) nhiều hơn cắt giảm theo cam kết WTO. Vì vậy, tác động của các cam kết WTO đối với cạnh tranh trong ngành ô tô Việt Nam sẽ không lớn như tác động của các cam kết khu vực (đang được thực hiện một phần theo lộ trình tại Việt Nam).

Ngoài ra, theo cam kết trong WTO, thuế suất trần đối với mặt hàng ô tô có dung tích lớn thấp mức thuế suất trần của mặt hàng ô tô có dung tích nhỏ.



(ii) Thời hạn cắt giảm thuế dài

Theo CEPT/AFTA, về cơ bản đến nay Việt Nam đã hoàn thành những cam kết trong AFTA. Khoảng 95% tổng số dòng thuế trong Biểu thuế nhập khẩu của Việt Nam đã được cắt giảm xuống mức thuế suất 0-5%. Trong khi đó, theo cam kết WTO đối với mặt hàng ô tô Việt Nam chỉ phải thực hiện các cam kết giảm thuế từ năm 2014 và 2018.

(iii) Đến thời điểm cắt giảm thì lộ trình cắt giảm tương đối ngắn, mức cắt giảm lớn

Tuy việc thực hiện cắt giảm được lùi lại và trong một số trường hợp mức thuế cuối cùng có thể duy trì ở mức cao hơn so với các ngành khác, nhưng việc thực hiện các cam kết về cắt giảm thuế đối với ô tô thường có **mức độ tương đối lớn** và **diễn ra trong một thời gian ngắn**. Ví dụ, đối với các cam kết cắt giảm thuế đối với ô tô chở người nguyên chiếc trong khuôn khổ CEPT/AFTA, từ nay đến năm 2013, mức thuế suất cắt giảm là từ 83% xuống 60%, nhưng đến 2018 mức thuế suất giảm xuống 0%.



7

Giải pháp gì để đối phó với các cam kết cắt giảm thuế quan?






Việt Nam hội nhập kinh tế quốc tế cũng đồng nghĩa với việc các biện pháp bảo hộ áp dụng đối với ngành ô tô sẽ từng bước giảm dần (bởi chúng vi phạm các nguyên tắc thương mại quốc tế và bị cấm). Các doanh nghiệp không thể tiếp tục trông chờ vào chính sách bảo hộ của Nhà nước như trước đây. Vì vậy, để hội nhập thành công, các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô trong nước **phải có những biện pháp để hạ giá thành sản phẩm và nâng cao chất lượng.**



Cụ thể:

- Cần **tập trung sản xuất phụ tùng trong nước** (mặc dù điều này không đơn giản vì thị trường ô tô hiện nay của Việt nam còn quá nhỏ, trong khi lại sản xuất nhiều chủng loại xe, nhãn mác xe khác nhau);
- Các nhà sản xuất ô tô trong nước (đặc biệt là các liên doanh) cần **tăng cường hỗ trợ kỹ thuật, trợ giúp chuyển giao công nghệ cho các doanh nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng**. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô cần có chính sách thu nạp các nhà cung cấp linh kiện phụ tùng nội địa vào trong liên kết về phụ trợ của mình.

MỤC LỤC BẢNG HỘP

-  **Hộp 1: Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô** 
-  **Bảng 1 – Một vài số liệu về ngành công nghiệp ô tô Việt Nam** 
-  **Bảng 2 - Các cam kết về cắt giảm thuế trong WTO đối với mặt hàng ô tô nguyên chiếc và phụ tùng ô tô** 