

CHƯƠNG 20 **NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ**

TỔNG QUAN

Việt Nam đã ký kết nhiều hiệp định quốc tế như EVFTA với các quy định ưu đãi về thuế quan.¹ Tuy nhiên, ngành sản xuất ô tô trong nước phải đối mặt với những thách thức về tỷ lệ nội địa hóa và ngưỡng giá trị hàm lượng trong khu vực, điều này ảnh hưởng đến lợi ích thương mại của Việt Nam trong khu vực ASEAN.

Xe ô tô chở khách của Việt Nam vẫn chưa đạt được tiêu chí về giá trị hàm lượng khu vực 40% để hưởng ưu đãi thuế nhập khẩu 0% của Hiệp định Thương mại Hàng hóa ASEAN (ATIGA) tại các quốc gia thuộc Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á (ASEAN). Hơn nữa, tỷ lệ nội địa hóa đối với xe ô tô chở khách dưới 9 chỗ ngồi hiện chỉ ở mức 10%. Con số này còn khiêm tốn so với mức dự kiến là 30 đến 40% vào năm 2020 và 40 đến 45% vào năm 2025.²

Ngành công nghiệp ô tô đóng góp tới 3% GDP của Việt Nam. Tuy nhiên, quy mô thị trường, cùng với việc thiếu các cơ chế khuyến khích và số lượng ít các nhà cung cấp, khiến thị trường sản xuất trong nước kém hấp dẫn hơn so với các nước ASEAN khác. Bộ Công thương dường như chú trọng hơn về các dự án trong nước như Ô tô Trường Hải (Thaco), Tập đoàn Thành Công, VinFast để đẩy mạnh sản xuất và lắp ráp ô tô.³

Năm 2019, phần lớn các nhà cung cấp phụ tùng của Việt Nam là các doanh nghiệp vừa và nhỏ với năng lực sản xuất còn hạn chế. Chỉ 300 trong số 1.800 doanh nghiệp kinh doanh phụ tùng nằm trong mạng lưới sản xuất của các công ty đa quốc gia.⁴ Một nghiên cứu năm 2023 của Toyota Motor Vietnam (TMV) cho thấy 75% các nhà cung cấp địa phương phải đối mặt với những thách thức về sản xuất, tiêu chuẩn hóa và kiểm soát chất lượng.⁵

Các phụ tùng ô tô được nội địa hóa như săm, lốp, ghế, gương, kính, dây điện, ắc quy và các bộ phận bằng nhựa vẫn có hàm lượng công nghệ còn thấp. Có 80 đến 90% nguyên liệu chính để sản xuất các phụ tùng này như hợp kim nhôm và thép, nhựa dẻo, cao su công nghệ cao và vật liệu đúc được nhập khẩu. Điều này dẫn đến phát sinh chi phí vận chuyển, đóng gói và thuế nhập khẩu. Tuy nhiên bất chấp những thách thức này, xuất khẩu ô tô, phụ tùng và phụ kiện ô tô của Việt Nam vẫn đạt 11,98 tỷ Đô-la Mỹ vào năm 2022 và dự kiến sẽ tăng lên 13,7 tỷ Đô-la Mỹ vào năm 2023.⁶

Để hỗ trợ ngành công nghiệp ô tô trong nước, Nghị định 125 đưa ra mức thuế nhập khẩu 0% đối với các bộ linh kiện hoàn chỉnh (CKD) chưa được sản xuất tại Việt Nam dành cho các đơn vị sản xuất có sản lượng cao.⁷ Ưu đãi này ban đầu được đặt ra cho giai đoạn 2018 - 2022 nhưng sau đó được phê duyệt để gia hạn đến năm 2027, theo Nghị định 101.⁸ Do đó, một số hãng lắp ráp Nhật Bản đã chuyển trọng tâm từ nhập khẩu các mẫu xe nhập khẩu nguyên chiếc (CBU) từ ASEAN để lắp ráp tại Việt Nam.

1 Hiệp định Thương mại Hàng hóa ASEAN (ATIGA), Hiệp định Thương mại Tự do ASEAN - Hàn Quốc (AKFTA), Hiệp định Thương mại Tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA), Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện ASEAN - Nhật Bản (AJFTA), Khu vực Thương mại Tự do ASEAN - Australia - New Zealand (AANZFTA), Hiệp định Thương mại Tự do ASEAN - Ấn Độ (AIFTA), Hiệp định Đối tác Kinh tế Việt Nam - Nhật Bản (VJEP), Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Chile (VCFTA), Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Hàn Quốc (VKFTA), Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Liên minh Kinh tế Á-Âu (VEAEU FTA), Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Vương quốc Anh (UKVFTA), và Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP).

2 "Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam", Bộ Công Thương, ngày 15 tháng 11 năm 2016. Xem tại: <https://moit.gov.vn/CmsView-EcolT-portlet/html/print_cms.jsp?articleId=108399>, truy cập lần cuối ngày 10 tháng 7 năm 2022.

3 "Công nghiệp ô tô - Bộ Công Thương muốn cơ chế thu hút đầu tư từ các tập đoàn đa quốc gia", *Tin tức Hải quan*, ngày 27 tháng 10 năm 2018. Xem tại: <<https://haiquanonline.com.vn/cong-nghiep-o-to-bo-cong-thuong-muon-co-che-thu-hut-dau-tu-tu-cac-tap-doan-da-quoc-gia-47057.html>>, truy cập lần cuối ngày 22 tháng 7 năm 2022.

4 "Phụ tùng ô tô điện được hưởng thuế nhập khẩu ưu đãi", *Vietnamplus*, ngày 12 tháng 4 năm 2019. Xem tại: <<https://en.vietnamplus.vn/electric-automobiles-spare-parts-to-enjoy-preferential-import-taxes/163674.vnp>>, truy cập lần cuối ngày 10 tháng 6 năm 2022.

5 "Theo chuyên gia, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cần tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu", *Vietnam News*, ngày 05 tháng 8 năm 2023. Xem tại: <http://bizhub.vn/wheels/vns-auto-industry-needs-deeper-involvement-in-global-supply-experts_346857.html>, truy cập lần cuối ngày 17 tháng 8 năm 2023.

6 "Xuất khẩu ô tô, phụ tùng, phụ kiện đạt gần 13,7 tỷ USD trong năm nay", *Vietnamplus*, ngày 6 tháng 7 năm 2023, Xem tại: <https://en.vietnamplus.vn/means-of-transportation-parts-accessories-export-to-near-137-billion-usd-this-year/255844.vnp>, truy cập lần cuối ngày 17 tháng 8 năm 2023.

7 Nghị định 125/2017/NĐ-CP ngày 16 tháng 11 năm 2017 của Chính phủ sửa đổi Nghị định 122/2016/NĐ-CP về biểu thuế xuất nhập khẩu ưu đãi, danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch (Nghị định 125).

8 Nghị định 101/2021/NĐ-CP ngày 15 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 122/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 9 năm 2016 của Chính phủ và Nghị định 57/2020/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 122/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 9 năm 2016 của Chính phủ 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 và Nghị định 125/2017/NĐ-CP ngày 16 tháng 11 năm 2017 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 122/2016/NĐ-CP (Nghị định 101).

Nghị định 57⁹ cho phép cộng sản lượng của những mẫu xe trong một phân khúc đáp ứng số lượng đủ điều kiện có hiệu lực thi hành hồi tố từ ngày 1 tháng 1 năm 2020.¹⁰ Tuy nhiên, giới hạn về số lượng vẫn chưa được bãi bỏ, điều này mang tính phân biệt đối xử đối với một số nhà sản xuất ô tô châu Âu chuyên sản xuất xe hạng sang cao cấp với số lượng thấp hơn.

Với tăng trưởng GDP mạnh mẽ của Việt Nam, mức tiêu thụ ô tô tăng và thuế nhập khẩu giảm giúp điều chỉnh giá cả của ô tô ở mức phù hợp hơn. Bất chấp nhiều trở ngại như tình trạng thiếu chip bán dẫn, xung đột giữa Nga-Ukraine, cũng như sự gián đoạn trong vận chuyển, tổng số lượng xe chở khách và xe thương mại đã tăng từ 387.700 chiếc vào năm 2021 lên tới 500.000 chiếc vào năm 2022. Tuy nhiên, bối cảnh thị trường đã thay đổi mạnh mẽ trong năm 2023 do những tác động tiêu cực từ suy thoái kinh tế toàn cầu. Trong nửa đầu năm 2023, tổng doanh số bán ô tô là 137.327 chiếc, giảm 32% so với năm 2022. Trong đó, xe chở khách giảm 37%; xe thương mại giảm 11% và xe chuyên dụng giảm 65% so với năm 2022. Doanh số xe CKD và CBU lần lượt giảm 37% và 25% so với năm ngoái. Các biện pháp đã được thực hiện nhằm đẩy mạnh việc lắp ráp xe trong nước, chẳng hạn như giảm 50% lệ phí trước bạ cho xe CKD trong 6 tháng bắt đầu từ tháng 7 đến hết tháng 12 năm 2023.¹¹

Năm 2022, Chính phủ Việt Nam đưa ra cam kết phát thải ròng khí nhà kính bằng 0 vào năm 2050 với 100% phương tiện cơ giới sử dụng điện hoặc năng lượng xanh, 100% xe buýt đô thị sử dụng điện, năng lượng xanh vào năm 2025, 50% tổng số phương tiện đô thị và 100% taxi sử dụng điện, năng lượng xanh vào năm 2030, phù hợp với xu hướng điện khí hóa ngành công nghiệp ô tô-xe máy toàn cầu.¹²

Do đó, Nghị định 10 quy định miễn lệ phí trước bạ đối với xe điện chạy bằng pin (BEV) đến năm 2025 và giảm lệ phí trước bạ xuống còn 50% trong 2 năm tiếp theo đối với động cơ xăng và diesel có cùng số chỗ ngồi.¹³ Ngoài ra, Quốc hội đã sửa đổi Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB),¹⁴ giảm thuế TTĐB cho phương tiện thân thiện với môi trường so với phương tiện sử dụng động cơ đốt trong (ICE) tương đương. Thuế tiêu thụ đặc biệt đối với BEV đã giảm từ 15% xuống 3% từ ngày 1 tháng 3 năm 2022 đến ngày 28 tháng 2 năm 2027 và 11% từ ngày 1 tháng 3 năm 2027.¹⁵ Năm 2022, VinFast chuyển đổi hoàn toàn sang sản xuất các mẫu xe điện, trong khi Porsche, Audi, Jaguar, Mercedes-Benz, BMW, Hyundai và Kia cũng đã tung ra các mẫu xe điện trong cùng năm. Năm 2023, Skoda của châu Âu và các thương hiệu xe điện đến từ Trung Quốc - Chery, Wuling, Haima, Haval, Zhidou, Lynk & Co, BYD - tuyên bố bắt đầu hoạt động tại Việt Nam, điều này phản ánh tầm quan trọng ngày càng tăng của Việt Nam trong ngành công nghiệp ô tô.¹⁶

I. YÊU CẦU KIỂM ĐỊNH ĐỐI VỚI NGÀNH KINH DOANH Ô TÔ

Cơ quan liên quan: Văn phòng Chính phủ (VPCP), Bộ Công Thương (BCT), Bộ Tài chính (BTC), Bộ Giao thông Vận tải (Bộ GTVT), Bộ Thông tin và Truyền thông (Bộ TT&TT), Tổng cục Hải quan (TCHQ)

Ngày 17 tháng 10 năm 2017, Chính phủ ban hành Nghị định 116¹⁷ hướng dẫn về sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu, bảo hành, bảo dưỡng xe cơ giới. Tiếp đó, Bộ Giao thông Vận tải (Bộ GTVT) đã ban hành Thông tư 03 vào ngày 10 tháng

9 Nghị định 57/2020/NĐ-CP ngày 25 tháng 5 năm 2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 9 năm 2016 của Chính phủ 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 và Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16 tháng 11 năm 2017 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP (Nghị định 57).

10 "Việt Nam áp dụng chính sách thuế mới để kích thích thị trường xe hơi." *Hanoi Times*, ngày 29 tháng 5 năm 2020. Xem tại: <http://hanoitimes.vn/vietnam-takes-new-tax-step-to-stimulate-car-industry-312277.html>, truy cập lần cuối ngày 18 tháng 7 năm 2022.

11 "Báo cáo bán hàng, tháng 6/2022", VAMA, tháng 6 năm 2022. Xem tại: <http://vama.org.vn/Data/upload/files/2022/T6-2022/Cover%20Letter%20Sales%20report%20-%20June%202022%20-%20ENG.pdf>, truy cập lần cuối ngày 20 tháng 7 năm 2022; "Báo cáo bán hàng, tháng 12/2021", VAMA, tháng 12 năm 2021. Xem tại: <http://vama.org.vn/Data/upload/files/2021/Thang12-2021/Cover%20Letter%20Sales%20report%20-%20December%202021%20-%20ENG.pdf>, truy cập lần cuối ngày 18 tháng 7 năm 2022.

12 Quyết định 876/QĐ-TTg ngày 22 tháng 7 năm 2022 về phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí cacbon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải (Quyết định 876)

13 Nghị định 10/2022/NĐ-CP ngày 15 tháng 1 năm 2022 của Chính phủ về Phí trước bạ (Nghị định 10).

14 Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt số 27/2008/QH12 ngày 14 tháng 11 năm 2008 của Quốc hội (Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt).

15 "Việt Nam cắt giảm thuế tiêu thụ đặc biệt đối với ô tô chạy pin", *Retailnews*, ngày 12 tháng 1 năm 2022. Xem tại: <https://www.retailnews.asia/vietnam-cut-excise-duty-on-battery-electric-car/>, truy cập lần cuối ngày 29 tháng 7 năm 2022.

16 "Các hãng ô tô Trung Quốc nhìn thấy sự hấp dẫn của thị trường Việt Nam" ngày 11 tháng 8 năm 2023", *Vnexpress*, ngày 11 tháng 8 năm 2023, <<https://e.vnexpress.net/news/business/industries/chinese-automakers-find-vietnam-appealing-4640260.html#:~:text=Six%20Chinese%20carmakers%2C%20Chery%2C%20Wuling,announced%20plans%20to%20enter%20it.>>, truy cập lần cuối ngày 17 tháng 8 năm 2023.

17 Nghị định 116/2017/NĐ-CP ngày 17 tháng 10 năm 2017 của Chính phủ quy định điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô (Nghị định 116).

1 năm 2018, có hiệu lực từ ngày 1 tháng 3 năm 2018. Đến năm 2020, Nghị định 17¹⁸ được ban hành, đơn giản hóa thủ tục bằng cách loại bỏ yêu cầu về giấy chứng nhận phê duyệt kiểu loại phương tiện (VTA). Bộ Công thương tiếp tục đưa ra thêm một hệ thống kiểm định dựa trên mẫu xe, có hiệu lực lên đến 36 tháng đối với xe CBU, phù hợp với quy trình dành cho các sản phẩm CKD.

1. Khai báo thành phần sản phẩm để làm thủ tục thông quan

Mô tả vấn đề

Tổng cục Hải quan (TCHQ) đã ban hành Công văn 7203 yêu cầu khai báo hải quan chi tiết đối với ô tô nhập khẩu.¹⁹ Các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô phải cung cấp đầy đủ thông tin khai báo hải quan về tính chất của sản phẩm, số lượng, chủng loại, cấu trúc, thành phần và đặc tính, bao gồm cả phụ tùng thay thế làm từ vật liệu hỗn hợp, cũng như công suất tính bằng watt/kilowatt.

Ngoài ra, đối với xe nhập khẩu nguyên chiếc, khi số tham chiếu linh kiện trên tờ khai xe khác với tài liệu trước đó, Cục Đăng kiểm Việt Nam (VR) yêu cầu xe đó được kiểm định vật lý lại, trừ khi doanh nghiệp nhập khẩu xuất trình được giấy chứng nhận của linh kiện liên quan. Điều này gây chậm trễ và làm phát sinh chi phí không cần thiết.

Bắt đầu từ ngày 15 tháng 7 năm 2023, các bộ phận của ô tô, bao gồm thiết bị phát và thu phát vô tuyến hoạt động ở dải tần 9 kHz đến 400 kHz, thiết bị công nghệ thông tin, thiết bị phát và thu phát vô tuyến hoạt động trong dải tần 9 kHz đến 400 GHz với công suất bức xạ hiệu dụng là 60 mW trở lên, cũng như các thiết bị phát và thu phát vô tuyến tầm ngắn, hiện đều phải trải qua quá trình thử nghiệm và kiểm định.²⁰

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Nhập khẩu phụ tùng ô tô là việc rất phức tạp và đòi hỏi nhiều tài liệu khác nhau. Dữ liệu chi tiết về thành phần được quy định trong Công văn 7203 thường không có sẵn. Việc thực hiện ngay yêu cầu này đã đặt ra thách thức cho các nhà sản xuất và nhập khẩu linh kiện ô tô khi phải đáp ứng yêu cầu này mà không có sự phối hợp và thông báo trước để có thời gian chuẩn bị. Do một số bộ phận sử dụng công nghệ phức tạp, một số thông tin yêu cầu sẽ không bao giờ được cung cấp. Quy định này đang góp phần làm kéo dài thời gian thực hiện thủ tục thông quan, làm tăng chi phí cho các công ty ô tô và khách hàng. Hơn nữa, những dữ liệu chuyên sâu như vậy dường như không mang lại giá trị và làm phức tạp quy trình kinh doanh, đi ngược lại mục tiêu đơn giản hóa hoạt động kinh doanh của Chính phủ Việt Nam.

Các chứng nhận của Ủy ban Kinh tế Liên hợp quốc về Châu Âu (UNECE) cho sản phẩm nhập khẩu từ EU có hiệu lực và được chấp nhận theo EVFTA. Vì vậy, chúng tôi khuyến nghị Bộ GTVT chấp nhận chứng nhận UNECE. Điều này sẽ giải quyết được nút thắt không cần thiết trong quá trình nhập khẩu phụ tùng ô tô để bảo dưỡng, bảo hành và thu hồi kỹ thuật của các nhà nhập khẩu, lắp ráp tại Việt Nam. Nếu Bộ GTVT không thể chấp nhận ngay, chúng tôi đề xuất Tổng cục Hải quan và các cơ quan hải quan khác cho phép thời gian thực hiện linh hoạt tối thiểu là 3 năm. Điều này sẽ giúp nhà sản xuất có đủ thời gian để xác định và lập hồ sơ dữ liệu sản phẩm được yêu cầu.

Đối với xe nhập khẩu nguyên chiếc, điều cần lưu ý là các bộ phận thường xuyên thay đổi trong suốt vòng đời của xe. Giấy chứng nhận được yêu cầu và được cấp phần lớn là cho các phụ tùng “bắt buộc phê duyệt thành phần”.

Khuyến nghị

Chúng tôi xin đưa ra các khuyến nghị sau:

- Đối với những xe đã được kiểm định trước đây và được sản xuất tại các nhà máy có Giấy chứng nhận sản xuất hợp lệ do Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp, chúng tôi khuyến nghị cấp giấy chứng nhận kiểm định ngay lập tức mà không cần thử nghiệm thêm.
- Đối với việc nhập khẩu CBU, chúng tôi đề nghị chỉ nên xuất trình giấy chứng nhận cho những phụ tùng được

18 Nghị định 17/2020/NĐ-CP ngày 5 tháng 2 năm 2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung các Nghị định liên quan đến điều kiện đầu tư kinh doanh thuộc lĩnh vực quản lý Nhà nước của Bộ Công Thương (Nghị định 17).

19 Công văn 7203/TCHQ-TXNK ngày 11 tháng 11 năm 2020 của Tổng cục Hải quan về việc kiểm tra số liệu do Tổng cục Hải quan ban hành. (Công văn 7203).

20 Thông tư 04/2023/TT-BTTTT ngày 31 tháng 5 năm 2023 quy định Danh mục sản phẩm, hàng hóa có khả năng gây mất an toàn thuộc trách nhiệm quản lý của Bộ Thông tin và Truyền thông (Thông tư 04).

cho là phụ tùng “bắt buộc phê duyệt thành phần” đối với hàng nhập khẩu nguyên chiếc khi số tham chiếu bộ phận trên tờ khai xe khác với hồ sơ trước đó.

- Công nhận và cho phép sử dụng các chứng nhận của UNECE liên quan đến sản phẩm từ EU, và được áp dụng chung cho nhiều mẫu xe, chẳng hạn như giấy chứng nhận Phê duyệt kiểu loại phương tiện cho xe nhập khẩu nguyên chiếc, tương tự như thông lệ ở các quốc gia EU, thay vì dành riêng cho mẫu xe hoặc động cơ cho Việt Nam.
- Phê duyệt kiểu loại của châu Âu được thực hiện trên ba “lớp” riêng biệt:
 1. **Phê duyệt kiểu loại linh kiện** (phù hợp cho các linh kiện như kính, gương, còi, v.v.)
 2. **Phê duyệt kiểu loại hệ thống** (tức là các “Hệ thống” bao quát chẳng hạn như khí thải, phanh, hệ thống tránh va chạm)
 3. **Phê duyệt kiểu loại của toàn bộ phương tiện** (tổng hợp cả phê duyệt kiểu loại Linh kiện và Hệ thống)
- Theo EVFTA, phê duyệt kiểu loại của toàn bộ phương tiện của châu Âu được công nhận, bao gồm phê duyệt kiểu loại cho cả linh kiện và hệ thống (như được tham chiếu trong Đoạn 3B Phụ lục 2-B của Hiệp định). Do đó, việc phê duyệt kiểu loại Linh kiện và Hệ thống riêng lẻ được xem là không cần thiết.
- Sửa đổi Nghị định 60 để thực hiện Phụ lục 2-B “Phương tiện cơ giới và phụ tùng, thiết bị của xe cơ giới” trước tháng 10 năm 2023 theo hướng dẫn của EVFTA.
- Ban hành quy trình thử nghiệm và kiểm định rõ ràng của Cục Đăng kiểm Việt Nam. Ngoài ra, cần đưa ra hướng dẫn rõ ràng về việc tự kiểm định, bao gồm quy định tại Thông tư 12.²¹

2. Công nhận kính an toàn trong thực thi EVFTA

Mô tả vấn đề

Theo Nghị định 60,²² việc công nhận lẫn nhau về chứng nhận cho các linh kiện và xe nhập khẩu từ EU sẽ có hiệu lực lần lượt vào ngày 1 tháng 10 năm 2023 và ngày 1 tháng 8 năm 2025. Hiện nay, các linh kiện ô tô nhập khẩu như kính an toàn và gương yêu cầu phải được kiểm định tại Việt Nam được phân loại theo Chương 70 và Chương 87 của Hệ thống hài hòa mô tả và mã hóa hàng hóa (HS Code) theo Thông tư 31.²³ Cụ thể, gương chiếu hậu và kính an toàn không có khung, thiết bị sưởi hoặc bất kỳ thiết bị điện hoặc điện tử kèm theo nào khác được quy định trong Chương 70. Điều này cho thấy, yếu tố để phân loại gương chiếu hậu và kính an toàn của ô tô theo Chương 70 hay Chương 87 chỉ đơn thuần là “có” hoặc “không có” khung hoặc các thiết bị đi kèm.

Các điều khoản về công nhận lẫn nhau của EVFTA đối với toàn bộ xe và linh kiện được nêu trong Phụ lục 2-B của Hiệp định, bao gồm các sản phẩm của một trong hai bên được phân loại theo các Chương 40, 84, 85, 87 và 94 của HS 2012. Các quy định này áp dụng như được mô tả trong Quy định UNECE mà không có tiêu chí hạn chế đối với thiết bị được gắn vào các bộ phận an toàn này.

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Phụ lục 2-B nêu chi tiết các cam kết của cả hai bên về tiếp cận thị trường, bao gồm cả việc công nhận lẫn nhau về chứng nhận linh kiện và xe cơ giới. Dựa trên các nguyên tắc và mục tiêu chung, cả hai bên đều mong muốn xóa bỏ và ngăn chặn các rào cản thương mại phi thuế quan và thúc đẩy việc công nhận các chứng nhận. Cụ thể, Việt Nam sẽ công nhận giấy chứng nhận hợp lệ cho mọi loại xe của EU.

Gương chiếu hậu và kính an toàn (không có khung, thiết bị kèm theo) được phân loại theo Chương 70 là các bộ phận an toàn của xe được chứng nhận theo tiêu chuẩn ECE. Các tiêu chuẩn này cũng áp dụng cho các bộ phận an toàn khác, bao gồm kính an toàn/gương chiếu hậu, lốp xe, đèn, vành và bình xăng theo Chương 87.

Các linh kiện được phân loại theo Chương 70 được thiết kế rõ ràng cho các loại ô tô cụ thể. Như vậy, các bộ phận gương và kính an toàn thuộc Chương 70 phải được phân loại cùng với toàn bộ xe và các bộ phận khác thuộc

21 Thông tư 12/2022/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2022 của Bộ Giao thông vận tải quy định Danh mục sản phẩm, hàng hóa có khả năng gây mất an toàn thuộc trách nhiệm quản lý nhà nước của Bộ Giao thông vận tải (Thông tư 12)

22 Nghị định 60/2023/NĐ-CP ngày 16 tháng 8 năm 2023 của Chính phủ quy định về việc kiểm tra, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường ô tô nhập khẩu và linh kiện nhập khẩu theo các Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên (Nghị định 60)

23 Thông tư 31/2022/TT-BTC ngày 8 tháng 6 năm 2022 của Bộ Tài chính về Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu Việt Nam.

Chương 87. Đáng chú ý là, các tiêu chuẩn của Việt Nam về chứng nhận linh kiện và phụ tùng an toàn của ô tô đều tham chiếu Tiêu chuẩn ECE của Châu Âu.

Khuyến nghị

Song song với việc triển khai EVFTA, chúng tôi đề nghị các bộ ngành liên quan xem xét công nhận chứng nhận ECE cho các linh kiện gương và kính an toàn không khung nhập khẩu (không có thiết bị sưởi hoặc các thiết bị điện hoặc điện tử khác) được phân loại theo Chương 70, tương tự như sự công nhận dành cho kính an toàn và các linh kiện khác theo Chương 87.

II. XỬ LÝ VÀ TÁI CHẾ CHẤT THẢI

Nội dung được đề cập trong Chương tổng thể “QUY ĐỊNH VỀ TRÁCH NHIỆM MỞ RỘNG CỦA NHÀ SẢN XUẤT”.

III. KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG TĂNG TRƯỞNG XANH

Cơ quan liên quan: Bộ Giao thông Vận tải (Bộ GTVT), Bộ Tài chính (BTC), Bộ Khoa học và Công nghệ (Bộ KH&CN), Bộ Tài nguyên và Môi trường (Bộ TN&MT).

Quyết định 876 của Thủ tướng Chính phủ²⁴ giao Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) chủ trì việc phát triển phương tiện giao thông chạy điện và nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng trong giao thông vận tải. Trong khi đó, Bộ Tài chính (BTC) và Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Bộ KHĐT) được giao nhiệm vụ bổ sung các ưu đãi đầu tư, sản xuất và sử dụng xe điện, phương tiện và cơ sở hạ tầng sử dụng năng lượng xanh. Bộ Công Thương (BCT) đặt mục tiêu dừng sản xuất và nhập khẩu xe sử dụng nhiên liệu hóa thạch vào năm 2040 và Bộ Xây dựng (BXD) đang hợp tác với Bộ KHĐT để phát triển mạng lưới trạm sạc.

Mô tả vấn đề

Vào tháng 8 năm 2023, Bộ GTVT đã trình đề xuất Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà nhấn mạnh việc chuyển đổi sang sử dụng xe điện. Bộ GTVT đề xuất các ưu đãi dành cho e-điện chạy bằng pin (BEV), Xe điện chạy bằng pin nhiên liệu hydro (FCEV) và xe điện chạy bằng năng lượng mặt trời (SEV), nhấn mạnh việc các chính sách khuyến khích hiện tại chủ yếu phục vụ cho xe điện chạy bằng pin (BEV).²⁵

Việc chuyển đổi từ xe động cơ đốt trong (ICE) sang xe điện thuần túy sẽ thúc đẩy việc di chuyển trong đô thị thân thiện với môi trường, bao gồm xe buýt nội thành, xe chở khách và xe tải chạy điện. Tuy nhiên, giá thành của xe điện vẫn cao gấp đôi so với xe ICE cùng mẫu do nguyên liệu thô và quy trình sản xuất đắt tiền. Hiện nay, pin ô tô điện có giá 176 Đô-la Mỹ/kilowatt giờ, nhưng dự kiến sẽ giảm xuống chỉ còn 87 Đô-la Mỹ vào năm 2025.²⁶ Đến năm 2025, xe điện sẽ chiếm 25% sản lượng ô tô toàn cầu và đến năm 2026, giá xe điện dự kiến sẽ ngang bằng với giá xe thông thường.

Các tiêu chuẩn quy chuẩn kỹ thuật (QCVN) hiện hành của Việt Nam hiện chỉ bao gồm 5 tiêu chuẩn dành riêng cho xe điện: QCVN 68/2013/BGTVT và Sửa đổi 1:2015 cho Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xe đạp điện; QCVN 75: 2019/BGTVT – Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về động cơ sử dụng cho xe đạp điện; QCVN 76: 2019/BGTVT – Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về ắc quy sử dụng cho xe đạp điện; QCVN 90: 2019/BGTVT – Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về động cơ xe mô tô, xe gắn máy điện; QCVN 91: 2019/BGTVT – Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về ắc quy sử dụng cho xe mô tô điện, xe gắn máy điện.²⁷

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Xe điện, bao gồm xe điện kết hợp động cơ đốt trong (PHEV), góp phần giảm lượng khí thải CO₂. PHEV đóng vai trò là công nghệ chuyển tiếp, đặc biệt ở những nơi cơ sở hạ tầng sạc vẫn chưa phát triển. Ưu điểm của mẫu xe này

24 Quyết định 876/2022/QĐ-TTg ngày 22 tháng 7 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải.

25 “Bộ Giao thông vận tải đề xuất ưu đãi cho nhà sản xuất, người sử dụng xe điện”, *Vietnamplus*, ngày 02 tháng 8 năm 2023. Xem tại: <https://en.vietnamplus.vn/transport-ministry-proposes-incentives-for-evs-producers-users/265490.vnp>, truy cập lần cuối ngày 26 tháng 9 năm 2023.

26 Triển vọng Xe điện 2019, Bloomberg New Energy Finance, ngày 25 tháng 7 năm 2022.

27 “Có 52 tiêu chuẩn quốc gia về xe điện và trạm sạc”, *Tạp Chí Tài Chính*, ngày 15 tháng 3 năm 2023.

là mức tiêu hao nhiên liệu rất thấp (giảm 70% so với xe ICE). Trên thực tế, thế hệ PHEV mới nhất có thể hoạt động chủ yếu dưới dạng xe điện chạy bằng pin điện thuần túy (BEV) nhờ đó phạm vi vận hành có thể vượt hơn 100 km. Việc sử dụng xe ICE chỉ cần thiết trong những hành trình dài. Ngoài ra, PHEV có thể hỗ trợ sớm đạt được “lợi thế kinh tế nhờ quy mô” cho việc đầu tư vào các trạm sạc công cộng và điều này tuân theo chiến lược được sử dụng bởi hầu hết các quốc gia đã xây dựng thành công hệ thống sạc công cộng cho đến nay.

Việc đưa xe điện vào sử dụng đòi hỏi phải đầu tư toàn diện vào một chuỗi cung ứng hoàn chỉnh và các dịch vụ đi kèm, từ cung cấp điện đến phân phối, các trạm sạc điện và giao diện kết nối, pin điện bao gồm sạc, tái sử dụng và thải loại.

Mặc dù Bộ Tài chính đã bổ sung vào Nghị định 125 các loại xe chạy bằng xe điện, xe hybrid, xe chạy hoàn toàn bằng nhiên liệu sinh học và xe chạy bằng khí nén tự nhiên (CNG) được hưởng chương trình nhập khẩu ưu đãi dành cho linh kiện ô tô, chính sách thuế nhập khẩu hiện tại đặt ra những thách thức đối với việc nhập khẩu và sản xuất xe điện trong nước. Tại Việt Nam, việc nhập khẩu và sản xuất xe điện thường không khả thi do thuế nhập khẩu 70% được áp dụng đối với xe điện và xe kết hợp chạy điện và động cơ đốt trong, hoặc thuế nhập khẩu 18% đến 20% đối với bộ phụ kiện CKD, cộng với thuế TTĐB 3% (xe điện) và 70% xe ICE tương ứng (35-150%). Ngoài ra, chúng ta nên xem xét mục tiêu của Thái Lan là trở thành trung tâm sản xuất xe điện của châu Á - điều này chỉ có thể đạt được nếu các nhà sản xuất ô tô của Thái Lan xuất khẩu sản phẩm, bao gồm cả sang Việt Nam.²⁸

Hướng tới mục tiêu giảm phát thải CO₂ như Việt Nam đã cam kết tại COP 21 và COP 26, Quyết định 876²⁹ giao Bộ GTVT xây dựng quy định giới hạn mức tiêu hao nhiên liệu (FC) cho xe chở khách mới nhập khẩu và lắp ráp. Quy định giới hạn FC là thước đo ước tính (số E17) của Báo cáo Kỹ thuật của Báo cáo Đóng góp do Quốc gia tự Quyết định của Việt Nam được cập nhật đến năm 2020 và cũng hỗ trợ biện pháp chuyển đổi sang xe điện. Tuy nhiên, có một thực tế là hầu hết xe ICE bán ra tại Việt Nam từ năm 2016-2020 đều không đáp ứng phương pháp Tiêu chuẩn Hiệu suất Năng lượng Tối thiểu (MEPS).

Việt Nam cần xây dựng các tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật (QCVN) mới phục vụ cho BEV và mạng lưới trạm sạc liên quan, phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế.

Khuyến nghị

Chúng tôi xin đưa ra các khuyến nghị sau:

- Đối với việc chuyển đổi từ xe ICE sang xe điện, chúng tôi đề xuất bổ sung PHEV vào danh sách xe điện để có các chính sách hỗ trợ tương tự như BEV (thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt, lệ phí trước bạ), đồng áp dụng thuế nhập khẩu đối với xe điện và xe CBU lai nhập khẩu nhằm tạo thuận lợi cho việc tiêu dùng và tăng trưởng thị trường để bắt đầu chuyển đổi sang xe điện, và đối với các bộ thiết bị CKD, nguyên liệu và thiết bị sản xuất để được nhập khẩu cho sản xuất và lắp ráp xe điện nhập khẩu. Chúng tôi khuyến nghị hỗ trợ xe điện kết hợp động cơ đốt trong (PHEV) trong thời gian ngắn hạn, đặc biệt là trong khi thiết lập mạng lưới sạc công cộng quốc gia.
- Bộ GTVT xác nhận sẽ ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia cho xe điện và trạm sạc xe điện, bao gồm phích cắm, đầu nối (bộ sạc); sạc không dây; dây và cáp điện; thiết bị bảo vệ cá nhân (cần dao chống rò điện); thiết bị đo đếm điện năng hỗ trợ sạc điện; tương thích điện tử; -động cơ điện cho xe điện - phương tiện giao thông đường bộ; hệ thống truyền tải điện cho xe điện - phương tiện giao thông đường bộ-. Tiêu chuẩn kỹ thuật của trạm sạc rất quan trọng đối với hoạt động của xe điện. Vì EU là thị trường tiên phong trong phát triển xe điện, chúng tôi sẵn sàng đưa ra phản hồi trong quá trình tham vấn mở để hợp tác với các cơ quan chức năng của Việt Nam, chia sẻ các thông tin liên quan nhằm xây dựng các quy chuẩn kỹ thuật cập nhật của Việt Nam liên quan đến cơ sở hạ tầng sạc, xe điện và các linh kiện xe điện.
- Cung cấp các ưu đãi về chuyển giao công nghệ xe điện bên cạnh các biện pháp hỗ trợ hiện có trong các quy định hiện hành cho khách hàng, nhà nhập khẩu CBU và nhà sản xuất CKD ở quy mô địa phương và trên toàn quốc.

28 Chính sách sản xuất xe điện 30@30 của Thái Lan xoay quanh tăng trưởng dựa vào xuất khẩu 03/03/2021 Fitch Solutions." *Fitch Solutions*, ngày 3 tháng 3 năm 2021. Xem tại: <https://www.fitchsolutions.com/autos/thailands-3030-ev-production-policy-hinges-export-led-growth-03-03-2021>, truy cập lần cuối ngày 4 tháng 10 năm 2023.

29 Quyết định 876/2022/QĐ-TTg ngày 22 tháng 7 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải (Quyết định 876).

- Làm rõ cách các công ty sẽ xuất hóa đơn sạc điện cho người sử dụng xe điện tại các trạm sạc công cộng và tư nhân, ví dụ như các đại lý ô tô có trạm sạc của Tập đoàn Điện lực Việt Nam (EVN).
- Cung cấp các ưu đãi tài chính cho những doanh nghiệp tư nhân đầu tiên đầu tư vào các mạng lưới trạm sạc cung cấp sạc nhanh DC công cộng công suất cao để đảm bảo khả năng tiếp cận, phạm vi bao quát, khả năng tương tác và một thị trường có quy mô lớn.
- Cung cấp cho chủ sở hữu xe điện những lợi ích cụ thể được quyết định ở cấp thành phố như miễn phí cầu đường, bãi đậu xe riêng và VIP, lối vào trung tâm thành phố, v.v.
- Đối với các biện pháp giới hạn FC, chúng tôi ủng hộ chỉ đạo của Chính phủ trong việc thực hiện các cam kết của Việt Nam tại COP21 và COP26. Chúng tôi khuyến nghị nên áp dụng giới hạn FC bằng phương pháp giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung (CAFE) (trọng lượng - kg) như ở EU và các nơi khác trên thế giới. Phương pháp đề xuất có thể giúp các nhà sản xuất ô tô linh hoạt hơn trong việc lập kế hoạch kinh doanh, đồng thời đảm bảo hiệu quả sử dụng nhiên liệu cần thiết. Chúng tôi rất mong được tiếp tục tham gia vào các hoạt động tham vấn liên quan đến các quy định về giới hạn FC tại Việt Nam.

IV. NHẬP KHẨU PHỤ TÙNG TÂN TRANG

Cơ quan liên quan: Bộ Công Thương (BCT), Bộ Tài chính (BTC), Bộ Khoa học và Công nghệ (Bộ KH-CN), Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT).

Mô tả vấn đề

EVFTA được ban hành vào ngày 1 tháng 8 năm 2020. Điều 2.6 của Hiệp định liên quan đến hàng hóa tân trang quy định "Các Bên sẽ đối xử với hàng tân trang giống như với hàng hóa mới tương tự. Một Bên có thể yêu cầu dán nhãn cụ thể đối với hàng tân trang để tránh việc lừa gạt người tiêu dùng. Mỗi Bên sẽ thực thi Điều khoản này trong một giai đoạn chuyển tiếp không quá 3 năm kể từ khi Hiệp định này có hiệu lực." Việc thực hiện nhập khẩu hàng hóa tân trang vào Việt Nam theo CPTPP bắt đầu có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2024 theo Nghị định 77.³⁰

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Tân trang phụ tùng là một cách làm thân thiện với môi trường nhờ giúp bảo tồn năng lượng, giảm lượng khí thải CO₂ và tiết kiệm tài nguyên. Điều này cũng mang lại lợi ích cho khách hàng và người tiêu dùng Việt Nam. Theo EVFTA, quy định về nhập khẩu phụ tùng tân trang phải có hiệu lực từ ngày 1 tháng 8 năm 2023.

Khuyến nghị

- Để tuân thủ Hiệp định đã ký kết, Chính phủ nên ban hành theo EVFTA một Nghị định tương tự như Nghị định 77 về quy định CPTPP cho phép nhập khẩu các phụ tùng tân trang với sự đối xử tương tự như với hàng hóa 'như mới' với gắn nhãn cụ thể. Cho phép áp dụng cấp giấy phép và mã số do Bộ Công Thương cấp có giá trị tương đương với Nghị định 77 năm năm kể từ ngày cấp và Giấy phép nhập khẩu tân trang theo mẫu tương tự như Phụ lục 10 Nghị định 77. Chúng tôi bày tỏ sự quan tâm sâu sắc đến việc tham gia đối thoại và hợp tác với Chính phủ trong việc xây dựng quy định này.

LỜI CẢM ƠN

Tiểu ban Ngành Công nghiệp Ô tô - Xe máy thuộc EuroCham

³⁰ Nghị định 77/2023/NĐ-CP ngày 2 tháng 11 năm 2023 của Chính phủ về Quản lý nhập khẩu hàng hóa tân trang theo Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (Nghị định 77).