

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC NGÂN HÀNG TP. HỒ CHÍ MINH
KHOA KINH TẾ QUỐC TẾ**

-----□□□□□-----



**BÀI TIỂU LUẬN
TÊN ĐỀ TÀI
CHÍNH SÁCH THUẾ CỦA CHÍNH PHỦ ÁP DỤNG
CHO XE Ô TÔ CÁ NHÂN TẠI VIỆT NAM HIỆN NAY**

Sinh viên: Nguyễn Trần Mai Hạnh
Mã số sinh viên: 030540240032
Lớp học phần: MES302_241_1_D11
Môn: Kinh tế học vi mô

**Giảng viên hướng dẫn: Thầy Lê Kiên Cường
TP. Hồ Chí Minh – ngày 07, tháng 12, năm 2024**

MỤC LỤC

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU.....	1
LỜI MỞ ĐẦU.....	2
NỘI DUNG.....	3
I. CƠ SỞ LÝ LUẬN.....	3
1. Thuế - Thuế nhập khẩu.....	3
1.1. Thuế là gì ?.....	3
1.2. Thuế nhập khẩu.....	3
2. Chính sách thuế.....	4
3. Cung - Cầu – Tác động của chính sách thuế đến quy luật cung – cầu..	4
3.1. Cung.....	4
3.2. Cầu.....	4
3.3. Tác động của chính sách thuế đến quy luật cung – cầu.....	5
II. CHÍNH SÁCH THUẾ CỦA CHÍNH PHỦ ÁP DỤNG CHO XE Ô TÔ CÁ NHÂN TẠI VIỆT NAM HIỆN NAY.....	5
1. Thực trạng về cung và cầu thị trường ô tô Việt Nam.....	5
1.1. Các giai đoạn phát triển của ngành ô tô Việt Nam.....	5
1.2. Tổng quan thị trường ô tô Việt Nam hiện nay.....	6
1.3. Nguồn cung xe ô tô.....	7
1.4. Thực trạng về cầu.....	10
2. Nguyên nhân dẫn đến thuế xe ô tô Việt Nam cao.....	11
2.1. Hạn chế nhập siêu.....	11
2.2. Phát triển công nghiệp sản xuất xe trong nước.....	11
2.3. Bảo vệ môi trường.....	11
2.4. Tạo nguồn thu ngân sách nhà nước.....	11
3. Chính sách thuế của Chính phủ áp dụng lên xe ô tô cá nhân.....	11
3.1. Thuế nhập khẩu xe ô tô.....	11
3.2. Thuế tiêu thụ đặc biệt.....	12

3.3. Thuế giá trị gia tăng.....	14
3.4. Thuế trước bạ ô tô.....	14
4. Một số loại phí mà Chính phủ áp dụng lên xe ô tô cá nhân.....	16
4.1. Phí kiểm định.....	16
4.2. Phí cấp giấy kiểm định.....	17
4.3. Phí cấp biển ô tô.....	17
4.4. Phí bảo hiểm trách nhiệm dân sự bắt buộc.....	17
III. CHÍNH SÁCH THUẾ CHÍNH PHỦ ÁP DỤNG LÊN Ô TÔ CÁ NHÂN ẢNH HƯỞNG ĐẾN CUNG VÀ CẦU NHU NÀO.....	18
1. Tác động đến nguồn cung xe ô tô.....	18
1.1. Tác động tích cực.....	18
1.2. Tác động tiêu cực.....	18
2. Tác động đến cầu của xe ô tô.....	19
2.1. Tác động tích cực.....	19
2.2. Tác động tiêu cực.....	19
IV. MỘT SỐ GIẢI PHÁP GIÚP PHÁT TRIỂN THỊ TRƯỜNG Ô TÔ VIỆT NAM.....	19
1. Các giải pháp đảm thị trường phát triển ổn định, minh bạch.....	19
2. Các giải pháp duy trì và đẩy mạnh sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước	20
3. Các giải pháp phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô.....	21
LỜI KẾT.....	22
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	23

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU

Từ viết tắt	Viết tắt cho
GDP	Tổng sản phẩm trong nước
CIF	Chi phí – Bảo hiểm – Cước
VEAM	Tổng công ty Máy Động lực và Máy Nông nghiệp Việt Nam
FTA	Hiệp định thương mại tự do
FDI	Đầu tư trực tiếp của nước ngoài
VAMA	Hiệp hội các nhà Sản xuất Ô tô Việt Nam
VAT	Thuế giá trị gia tăng
EVFTA	Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam
QH	Quốc hội Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (Quốc Hội)
NĐ – CP	Nghị định – Chính phủ
TT – BTC	Thông tư – Bộ Tài chính
ASEAN	Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á

LỜI MỞ ĐẦU

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam ngày càng hội nhập sâu rộng với thế giới, ngành công nghiệp ô tô đang trở thành một lĩnh vực quan trọng, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, phát triển kinh doanh thương mại và đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của người dân. Trong khoảng 5 năm gần đây, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam có tốc độ phát triển rất nhanh, trung bình khoảng 15-20% mỗi năm. Tính đến năm 2023 cứ 1000 dân sẽ có khoảng 50 ô tô cùng với GDP bình quân đầu người vượt mức 4000 đô la Mỹ (4346,7 – tính đến tháng 5 năm 2023), thị trường ô tô Việt Nam có dư địa rất lớn và tiềm năng phát triển mạnh. Minh chứng là sự xuất hiện của các hãng xe nổi tiếng trên thế giới như Porsche, Hyundai, Toyota, Ford...trên thị trường ô tô Việt Nam, các hãng xe thương hiệu Việt như Vinfast cũng đang phát triển mạnh mẽ trên thị trường. Song song với sự phát triển của các hãng xe nhập khẩu và nội địa, vấn đề điều tiết thị trường và bảo đảm các mục tiêu kinh tế - xã hội , chính sách thuế đối với xe ô tô cá nhân đóng vai trò then chốt. Những quy định về thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt và các loại phí liên quan không chỉ ảnh hưởng trực tiếp đến giá cả và sức mua, mà còn góp phần định hình chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô trong nước, bảo vệ môi trường và kiểm soát giao thông.

Tiểu luận này sẽ tập trung phân tích các chính sách thuế hiện hành áp dụng cho xe ô tô cá nhân tại Việt Nam, đánh giá tác động của chúng đến cung và cầu, người tiêu dùng và nền kinh tế. Đồng thời, tiểu luận cũng đưa ra những đề xuất nhằm hoàn thiện chính sách thuế, hướng tới mục tiêu phát triển bền vững và công bằng hơn trong tương lai.

NỘI DUNG

I. CƠ SỞ LÝ LUẬN

1. Thuế - Thuế nhập khẩu

1.1. Thuế là gì ?

Thuế là một khoản tiền bắt buộc phải trả cho một tổ chức chính phủ để tài trợ cho các khoản chi tiêu công khác nhau. Thuế có thể được áp dụng trực tiếp hoặc gián tiếp và có thể được trả bằng tiền hoặc tương đương với giá trị lao động.

Thuế được hình thành từ thời cổ đại và có vai trò quan trọng trong việc duy trì quyền lực chính trị và thực hiện các chức năng, nhiệm vụ của Nhà nước. Thuế cũng là công cụ để điều chỉnh các mục tiêu kinh tế vĩ mô và phân phối lại thu nhập xã hội.

Thuế có những đặc điểm sau:

- Tính bắt buộc: Việc nộp thuế là nghĩa vụ pháp lý của các cá nhân và tổ chức.
- Không hoàn trả trực tiếp: Người nộp thuế không nhận lại một khoản lợi ích cụ thể nào tương ứng với số tiền đã nộp. Thay vào đó, thuế được sử dụng để phục vụ lợi ích chung của xã hội, như đầu tư vào cơ sở hạ tầng, giáo dục, y tế, an ninh quốc phòng và các dịch vụ công cộng khác.
- Cơ sở pháp lý: Thuế chỉ được thu khi có quy định pháp luật cụ thể.

1.2. Thuế nhập khẩu

Thuế nhập khẩu là một loại thuế quan đánh vào hàng hóa, dịch vụ khi hàng hóa, dịch vụ đi qua khu vực hải quan của một nước.

Thuế nhập khẩu mang các đặc điểm sau:

- Đối tượng chịu thuế: Hàng hóa được nhập khẩu qua cửa khẩu hoặc biên giới quốc gia.
- Người nộp thuế: Thường là các doanh nghiệp, tổ chức hoặc cá nhân nhập khẩu hàng hóa.
- Căn cứ tính thuế: Thuế nhập khẩu thường được tính dựa trên:
 - + Giá trị tính thuế: Giá trị hàng hóa nhập khẩu, còn gọi là giá CIF (Cost, Insurance, Freight).
 - + Thuế suất: Có thể là thuế suất cố định hoặc thuế suất theo tỷ lệ phần trăm (%).

- Mục đích đánh thuế:
 - + Bảo hộ sản xuất trong nước: Áp thuế nhập khẩu cao để hạn chế hàng hóa từ nước ngoài cạnh tranh với sản phẩm trong nước.
 - + Điều tiết thị trường: Kiểm soát lượng hàng nhập khẩu nhằm bảo vệ ngành công nghiệp nội địa hoặc khuyến khích tiêu dùng hàng trong nước.
 - + Tạo nguồn thu cho ngân sách nhà nước.

Từ đó ta có thể hiểu thuế nhập khẩu ô tô Việt Nam là một loại thuế đánh vào mặt hàng ô tô được phép nhập khẩu qua biên giới Việt Nam mà các cá nhân, doanh nghiệp phải phải nộp cho cơ quan hải quan khi lô hàng ô tô vào lãnh thổ hải quan của Việt Nam.

2. Chính sách thuế

Chính sách thuế là công cụ điều tiết vĩ mô nền kinh tế, huy động nguồn lực tài chính cho ngân sách để đảm bảo các nhiệm vụ chi thực hiện chức năng của Nhà nước và phân phối lại thu nhập trong xã hội.

Chính sách thuế quy định về cách thu thuế, các loại thuế mà một tổ chức phải thanh toán, điều khoản về trả thuế và tính thuế dựa trên lợi nhuận của một tổ chức hoặc cá nhân. Chính sách thuế được quy định tại cấp địa phương, nhà nước và tổ chức quốc tế hoặc liên bang.

3. Cung - Cầu – Tác động của chính sách thuế đến quy luật cung – cầu

3.1. Cung

Lượng cung là lượng hàng hóa hoặc dịch vụ tối đa người bán cung ứng tại một mức giá nhất định trong một đơn vị thời gian.

Quy luật cung: “Trong điều kiện các yếu tố khác không đổi, giá và lượng cung biến thiên cùng chiều”.

3.2. Cầu

Lượng cầu là lượng hàng hóa hoặc dịch vụ tối đa người mua muốn mua và có khả năng mua tại một mức giá nhất định trong một đơn vị thời gian.

Quy luật cầu: “Trong điều kiện các yếu tố khác không đổi, giá và lượng cầu biến thiên ngược chiều nhau”.

3.3. Tác động của chính sách thuế đến quy luật cung – cầu

Với chức năng điều tiết kinh tế, thuế được xem là yếu tố ảnh hưởng đến mức cầu, từ đó ảnh hưởng đến sản xuất. Thuế tác động sẽ làm tăng giá sản phẩm, chi phí sản xuất của doanh nghiệp tăng lên, giảm lượng cung hàng hóa và làm giảm lượng cầu.

Ví dụ:

- + Thuế nhập khẩu ô tô tăng sẽ làm tăng giá bán ô tô nhập khẩu, khiến nhà sản xuất giảm lượng xe nhập về để tránh tồn kho và giảm lợi nhuận.
- + Khi thuế tiêu thụ đặc biệt áp dụng lên đồ uống có cồn tăng, giá rượu bia tăng cao, dẫn đến lượng tiêu thụ giảm.

Tuy nhiên, các chính sách thuế hợp lý cũng có thể khuyến khích sản xuất và tiêu dùng các mặt hàng thân thiện với môi trường hoặc hỗ trợ các ngành kinh tế ưu tiên phát triển.

II. CHÍNH SÁCH THUẾ CỦA CHÍNH PHỦ ÁP DỤNG CHO XE Ô TÔ CÁ NHÂN TẠI VIỆT NAM HIỆN NAY

1. Thực trạng về cung và cầu thị trường ô tô Việt Nam

1.1. Các giai đoạn phát triển của ngành ô tô Việt Nam

1.1.1. Giai đoạn sơ khai (Trước 1990)

Đặc điểm: Ngành ô tô chủ yếu phục vụ cho các cơ quan nhà nước và quân đội. Xe nhập khẩu là chính, chủ yếu từ Liên Xô và Đông Âu.

Thị trường: Rất nhỏ và hạn chế, với số lượng xe lưu thông ít, chủ yếu là xe công vụ.

1.1.2. Giai đoạn hình thành và mở rộng (1991 - 2000)

Cột mốc quan trọng: Liên doanh ô tô đầu tiên là liên doanh giữa Toyota và Tổng công ty Máy động lực và Máy nông nghiệp Việt Nam (VEAM) vào năm 1995.

Chính sách: Chính phủ bắt đầu áp dụng chính sách khuyến khích lắp ráp ô tô trong nước nhằm phát triển ngành công nghiệp ô tô nội địa.

Thị trường: Các liên doanh lớn như Toyota, Ford, Honda và Mercedes-Benz ra đời và bắt đầu sản xuất, lắp ráp trong nước.

1.1.3. Giai đoạn tăng trưởng nhanh (2001 - 2010)

Đặc điểm: Sự phát triển kinh tế thúc đẩy nhu cầu mua ô tô cá nhân. Nhiều thương hiệu quốc tế như Kia, Hyundai và Chevrolet gia nhập thị trường.

Chính sách: Áp dụng thuế nhập khẩu cao để bảo vệ ngành lắp ráp nội địa, đồng thời có các ưu đãi cho doanh nghiệp sản xuất trong nước.

Hạn chế: Ngành công nghiệp phụ trợ chưa phát triển, dẫn đến sự phụ thuộc lớn vào linh kiện nhập khẩu.

1.1.4. Giai đoạn cạnh tranh và hội nhập (2011 - 2020)

Hội nhập quốc tế: Việt Nam tham gia nhiều hiệp định thương mại tự do (FTA), giảm thuế nhập khẩu ô tô từ các nước ASEAN.

Thị trường: Bùng nổ về số lượng xe nhập khẩu, đặc biệt từ Thái Lan và Indonesia. Các thương hiệu mới như VinFast bắt đầu tham gia vào sản xuất ô tô trong nước.

Xe điện: VinFast dẫn đầu trong việc phát triển và sản xuất xe điện tại Việt Nam.

1.1.5. Giai đoạn chuyển đổi và phát triển bền vững (2021 - nay)

Xu hướng xe điện: Xe điện trở thành tâm điểm, với sự hỗ trợ của chính phủ như miễn thuế tiêu thụ đặc biệt và phí trước bạ.

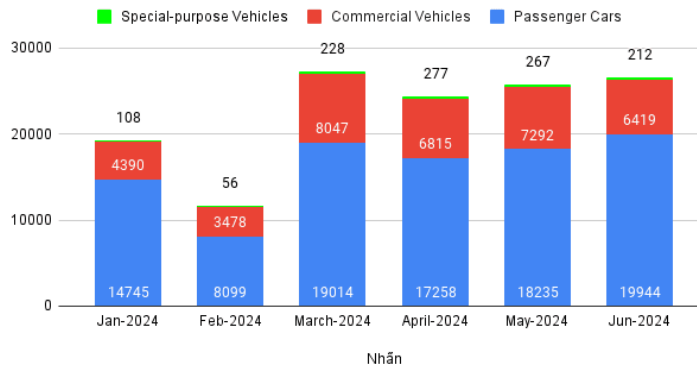
Cạnh tranh: Thị trường cạnh tranh khốc liệt hơn với sự tham gia của các hãng xe Trung Quốc và sự phát triển mạnh mẽ của VinFast.

Thách thức: Ngành ô tô vẫn gặp khó khăn trong việc phát triển công nghiệp phụ trợ và hạ tầng cho xe điện.

1.2. Tổng quan thị trường ô tô Việt Nam hiện nay

Trong 6 tháng đầu năm 2024, tổng doanh số bán hàng của thị trường ô tô Việt Nam đạt 134.884 chiếc, giảm 2% so với cùng kỳ năm 2023. Trong đó, có 97.295 xe du lịch, giảm 3%; 36.441 xe thương mại, tăng 2% và 1.148 xe chuyên dụng, giảm 4%.

Doanh số thị trường ô tô Việt Nam 6 tháng đầu năm 2024 (đơn vị: xe)



Doanh số thị trường ô tô Việt Nam 6 tháng đầu năm 2024 (Nguồn: VAMA)

Về xuất xứ, doanh số bán hàng của xe lắp ráp trong nước giảm 15% trong khi xe nhập khẩu tăng 16% so với cùng kì năm ngoái. Đứng đầu là 10 thương hiệu sau:

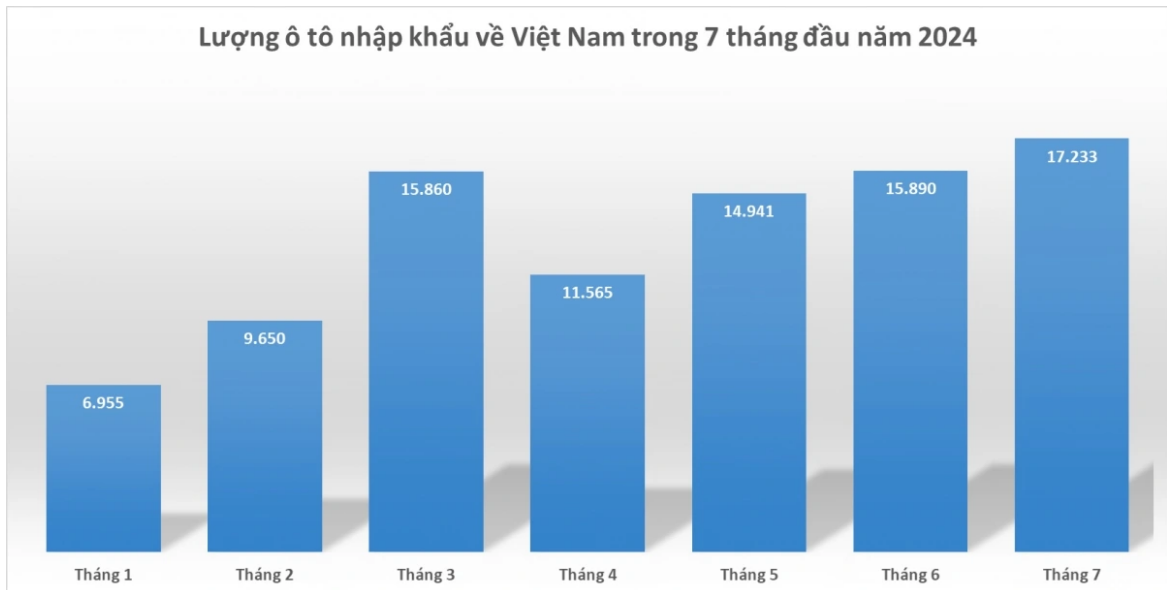
Top 10 Thương hiệu Bán Nhiều Nhất	Doanh số Năm 2024	Doanh số tháng 5/2024	Doanh số tháng 6/2024	Mẫu xe bán Nhiều nhất
 1. Hyundai	24.381	4.914	5.047	Hyundai Accent 4.988 xe
 2. Toyota	22.338	5.356	5.178	Toyota Vios 4.215 xe
 3. Ford	17.651	3.270	3.307	Ford Ranger 7.743 xe
 4. Mitsubishi	14.622	3.151	2.913	Mitsubishi Xpander 7.773 xe
 5. KIA	14.007	2.315	2.874	KIA Sorento 3.419 xe
 6. Mazda	12.679	2.290	2.562	Mazda CX-5 5.270 xe
 7. Honda	10.481	1.179	1.381	Honda City 3.316 xe
 8. Thaco Truck	7.248	1.488	1.302	Light truck 3.375 xe
 9. Suzuki	6.359	753	410	XL7 1.780 xe
 10. Isuzu	4.136	812	828	Isuzu Truck 2.881 xe

Top 10 thương hiệu bán nhiều xe nhất Việt Nam nửa đầu năm 2024 (Nguồn: VAMA và HTV)

1.3. Nguồn cung xe ô tô

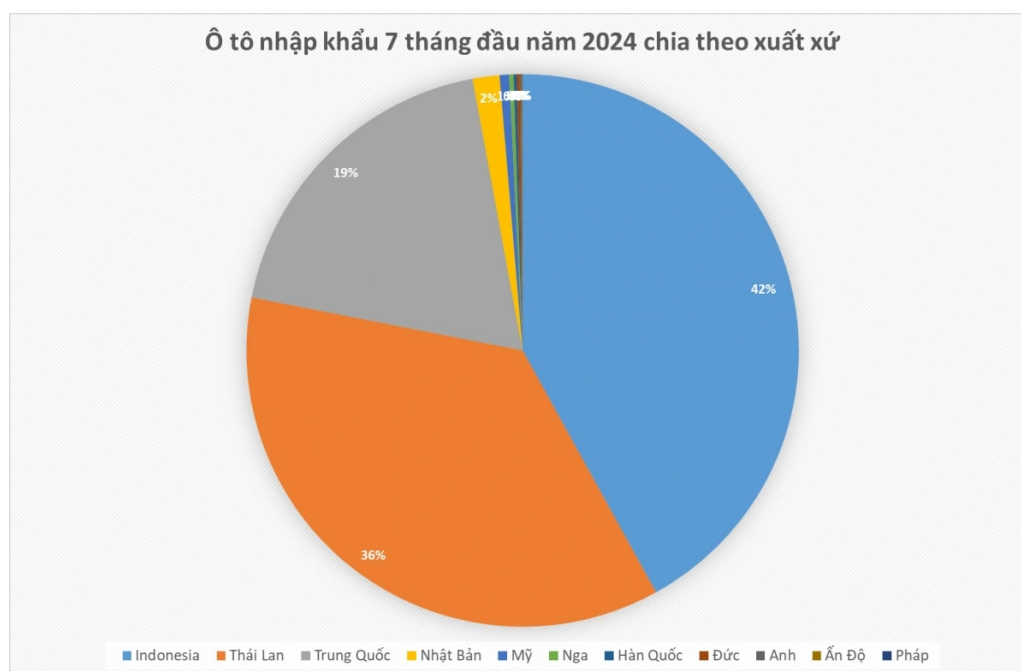
1.3.1. Số lượng xe nhập khẩu

Thông kê từ Tổng cục Hải Quan cho thấy các doanh nghiệp đã nhập về tổng cộng 17.233 ô tô nguyên chiếc về Việt Nam và kim ngạch đạt gần 344 triệu USD trong tháng 7 năm 2024. Thái Lan trở thành thị trường xuất khẩu ô tô nhiều nhất vào thị trường Việt Nam trong tháng này với 8.981 chiếc, tiếp theo là các quốc gia như: Indonesia (5.243 chiếc) và Trung Quốc (2.524 chiếc)...



Lượng ô tô nhập khẩu về Việt Nam trong 7 tháng đầu năm 2024 (Nguồn: Vov.vn)

Tính từ đầu năm đến nay, thị trường Việt Nam đã nhập khẩu tổng cộng 91.637 ô tô nguyên chiếc với kim ngạch đạt gần 1,9 tỷ USD, tăng lần lượt 14,8% về số lượng và 0,9% về giá trị.



Ô tô nhập khẩu 7 tháng đầu năm 2024 chia theo xuất xứ (Nguồn: Vov.vn)

Theo số liệu của tổng cục thống kê, lượng xe Trung Quốc nhập khẩu vào Việt Nam sau nửa đầu 2024 đạt 14.729 chiếc, tăng 152% so với cùng kỳ 2023. Lượng xe nhập khẩu từ Indonesia vào Việt Nam nửa đầu 2024 là 32.797 chiếc, tăng 26%. Riêng xe từ Thái Lan giảm 27%, đạt 23.736 chiếc nhưng kim ngạch cao nhất thuộc về Thái Lan với giá trị hơn 628 triệu USD. Ba nước theo thứ tự gồm Indonesia, Thái Lan và Trung Quốc xuất khẩu ô tô vào Việt Nam nhiều nhất, gồm cả xe con và xe thương mại.

1.3.2. Nguồn cung xe nội địa, tự lắp ráp

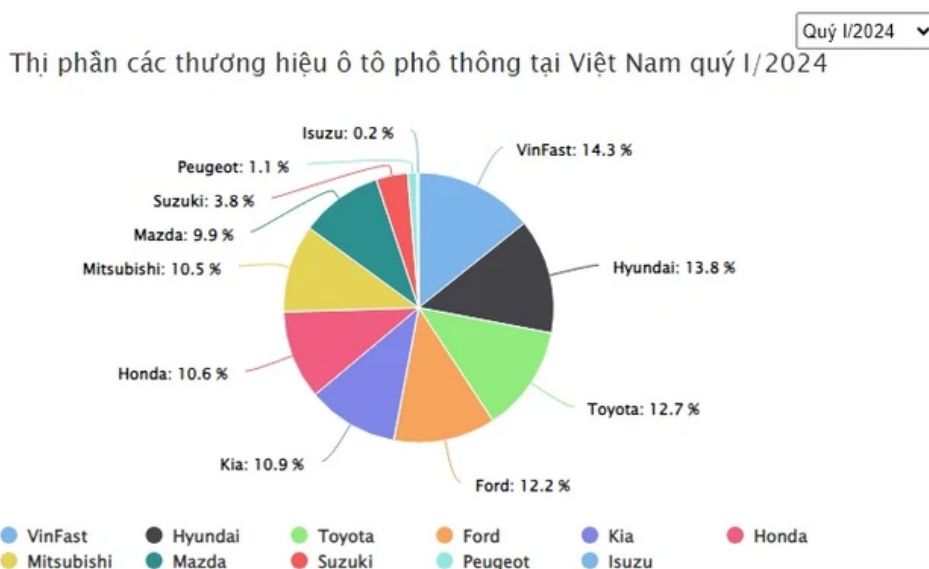
Thống kê cho biết Việt Nam có tổng 377 doanh nghiệp sản xuất có liên quan tới ô tô, trong đó có khoảng 170 doanh nghiệp FDI (công ty có nguồn vốn từ nước ngoài) - chiếm tới 46,43%.

Thống kê cũng nêu rằng Việt Nam đang có hơn 40 doanh nghiệp lắp ráp ô tô; với việc sản xuất khung gầm, thân xe hay thùng xe thì có 45 đơn vị, bên cạnh đó có 214 đơn vị tham gia sản xuất phụ tùng, linh kiện ô tô.

Theo báo cáo mới công bố của Tổng cục Thống kê, sản lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước trong tháng 10 ước đạt 38.200 chiếc, tăng 5,8% so với tháng 9 (36.100

chiếc) và tăng 22,8% so với cùng kỳ năm 2023. Đây cũng là tháng có sản lượng cao nhất kể từ đầu năm 2024.

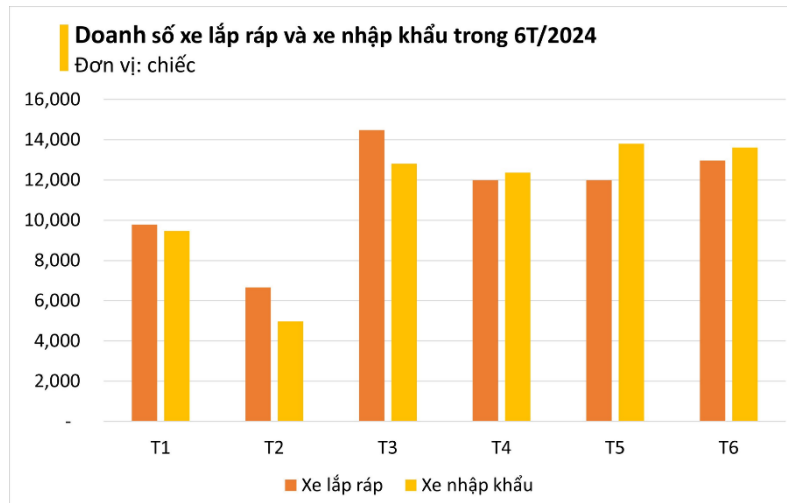
Lũy kế 10 tháng của năm 2024, ước tính có khoảng 281.400 chiếc ô tô nội địa đã hoàn thành xuất xưởng tại Việt Nam, tăng tới 12,1% so với cùng kỳ năm 2023.



Thị phần các thương hiệu ô tô phổ thông tại Việt Nam quý I năm 2024 (Nguồn: VnExpress.vn)

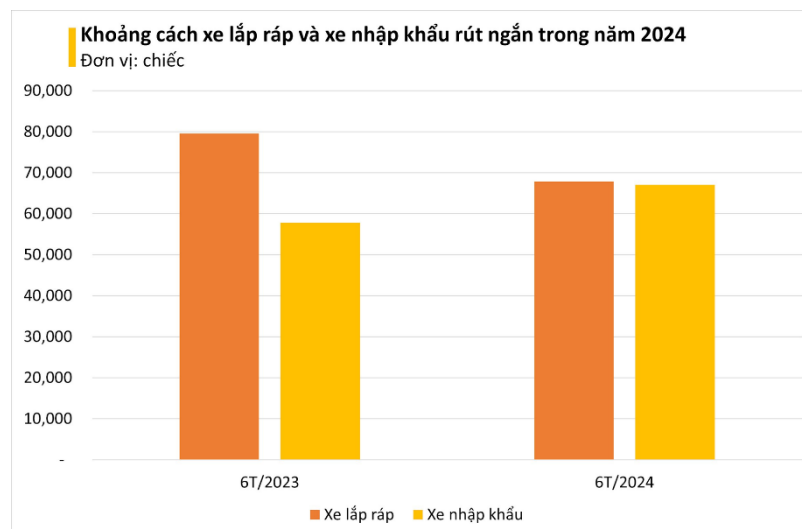
1.4. Thực trạng về cầu

Theo số liệu bán hàng được Hiệp hội Các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) công bố, doanh số xe trong tháng 6 năm 2024 đạt tổng cộng 26.575 ô tô các loại. Trong đó, lượng xe nhập khẩu nguyên chiếc chiếm 13.613 xe, giảm 1% so với tháng trước nhưng vẫn nhiều hơn lượng xe lắp ráp trong nước đã bán ra thị trường (12.962 xe).



Doanh số xe lắp ráp và xe nhập khẩu trong 6 tháng đầu năm 2024 (Nguồn: Markettimes.vn)

Tính chung 6 tháng đầu năm, doanh số xe lắp ráp đạt 67.849 xe, giảm 15% so với cùng kỳ. Trong khi nhóm ô tô nhập khẩu đã bàn giao 67.035 xe cho khách hàng trong nước, tăng tới 16%. Có thể thấy, xe nhập khẩu đang đuổi sát nút xe lắp ráp thay vì khoảng cách lên tới hơn 21.000 chiếc trong 6 tháng đầu năm 2023.



Khoảng cách xe lắp ráp và xe nhập khẩu trong nửa đầu năm 2023 và 2024 (Nguồn: Markettimes.vn)

2. Nguyên nhân dẫn đến thuế xe ô tô Việt Nam cao

2.1. Hạn chế nhập siêu

Ô tô của Việt Nam hiện tại đang phải nhập khẩu không chỉ nhập nguyên chiếc mà còn nhập máy móc linh kiện. Nhập khẩu nhiều đồng nghĩa với xuất siêu và lạm phát,

với bối cảnh kinh tế của nước mình đang thiếu vốn thì quả thực là không tốt chút nào. Chính vì thế nên phải đánh thuế và phí cao để hạn chế là hoàn toàn đúng.

2.2. Phát triển công nghiệp sản xuất xe trong nước

Vì đánh thuế cao thì khi sản xuất xe hơi trong nước nhà nước mới có thể trợ giá để cạnh tranh với xe nhập khẩu. Vì giá thành sản xuất là cố định nên chỉ có cách ưu đãi thuế là tối ưu nhất.

2.3. Bảo vệ môi trường

Lượng khí thải sẽ tăng cao do nhu cầu sử dụng nhiên liệu nhiều, làm tăng gánh nặng cho chi phí môi trường và nếu không xử lý được sẽ gây hậu quả nghiêm trọng.

2.4. Tạo nguồn thu ngân sách nhà nước

Thuế nhập khẩu ô tô đóng góp lớn vào ngân sách quốc gia. Các loại thuế như thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt và thuế giá trị gia tăng (VAT) tạo ra nguồn thu đáng kể.

3. Chính sách thuế của Chính phủ áp dụng lên xe ô tô cá nhân

Theo quy định tại Điều 4 của Luật thuế xuất khẩu, Luật thuế nhập khẩu số 45/2005/QH11 ngày 14 tháng 6 năm 2005 bao gồm:

3.1. Thuế nhập khẩu xe ô tô

Thuế nhập khẩu ô tô tại Việt Nam áp dụng cho các dòng xe nhập khẩu từ nước ngoài, không áp dụng cho các dòng xe được lắp ráp trong nước. Thuế nhập khẩu được tính dựa trên giá trị thực của ô tô và thường áp dụng khi sản phẩm ô tô được nhập khẩu vào thị trường Việt Nam.

Công thức tính thuế nhập khẩu ô tô năm 2021:

$$\text{Thuế nhập khẩu ô tô} = \text{Giá bán} \times \text{Mức thuế}$$

Chính sách này nhằm khuyến khích việc phát triển ngành công nghiệp ô tô trong nước, tăng cường nội địa hóa và hỗ trợ doanh nghiệp ô tô nội địa trong quá trình sản xuất và lắp ráp ô tô.

Mức thuế nhập khẩu xe ô tô được phân loại thành:

Trong ASEAN	Ngoài ASEAN

Nhập từ Thái Lan, Indonesia: + Trên 40% tỷ lệ nội địa hóa: Thuế 0% + Dưới 40% tỷ lệ nội địa hóa: Thuế 40% (nội địa hóa 40% là sản xuất được 40% linh kiện trong xe ở trong nước)	Trên thế giới sẽ áp dụng: thuế 70%
---	------------------------------------

Cập nhật từ 1/1/2021, theo Hiệp định Thương mại Tự do (EVFTA):

- Những xe có phân khối từ 2.500cc trở lên sẽ giảm về 0% sau 9 năm.
- Những xe có phân khối 2.500cc trở xuống sẽ giảm về 0% sau 10 năm.
- Thuế xe ô tô ở Việt Nam không áp dụng đối với các xe đã qua sử dụng, xe con, xe 10 chỗ trở lên và xe chở hàng.
- Các dòng xe có xuất xứ từ châu Âu sẽ áp dụng mức thuế nhập khẩu từ 60.5% - 63.8% tùy theo dung tích xy lanh.

3.2. Thuế tiêu thụ đặc biệt

Tại Việt Nam, thuế tiêu thụ đặc biệt áp dụng cho tất cả các loại xe ô tô, bao gồm cả những chiếc được sản xuất trong nước và những chiếc được nhập khẩu. Đối với các loại xe được chế tạo và lắp ráp trong nước, thuế này thường là một trong những chi phí quan trọng nhất, với mức thuế thay đổi tùy thuộc vào dung tích xi lanh của động cơ.

Công thức tính thuế tiêu thụ đặc biệt:

$$\text{Thuế tiêu thụ đặc biệt} = \text{Giá bán} \times \text{Mức thuế}$$

Cụ thể, đối với xe có dung tích xi lanh từ 1.0L đến 2.5L, mức thuế tiêu thụ đặc biệt có thể nằm trong khoảng từ 35% đến 60%. Mức thuế này đóng vai trò quan trọng trong việc định hình giá bán của ô tô và ảnh hưởng đến quyết định mua sắm của người tiêu dùng.

Thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt được nêu rõ trong Luật thuế tiêu thụ đặc biệt - số 70/2014/QH13, Luật 106/2016/QH13 và Nghị định 108/2015/NĐ-CP của Chính phủ:

Loại xe ô tô	Thuế suất (%)
A.Xe ô tô chở từ 9 người trở xuống, trừ loại quy định tại các Điểm 4đ, 4e và 4g	

Loại có dung tích xi lanh từ 1.500 cm ³ trở xuống	35
Loại có dung tích xi lanh trên 1.500 cm ³ đến 2.000 cm ³	40
Loại có dung tích xi lanh trên 2.000 cm ³ đến 2.500 cm ³	50
Loại có dung tích xi lanh trên 2.500 cm ³ đến 3.000 cm ³	60
Loại có dung tích xi lanh trên 3.000 cm ³ đến 4.000 cm ³	90
Loại có dung tích xi lanh trên 4.000 cm ³ đến 5.000 cm ³	110
Loại có dung tích xi lanh trên 5.000 cm ³ đến 6.000 cm ³	130
Loại có dung tích xi lanh trên 6.000 cm ³	150
B. Xe ô tô chở người từ 10 đến dưới 16 chỗ, trừ loại quy định tại các Điểm 4đ, 4e và 4g	15
C. Xe ô tô chở người từ 16 đến dưới 24 chỗ, trừ loại quy định tại các Điểm 4đ, 4e và 4g	10
D. Xe ô tô vừa chở người, vừa chở hàng, trừ loại quy định tại các Điểm 4đ, 4e và 4g	
Loại có dung tích xi lanh từ 2.500 cm ³ trở xuống	15
Loại có dung tích xi lanh trên 2.500 cm ³ đến 3.000 cm ³	20
Loại có dung tích xi lanh trên 3.000 cm ³	25
Đ. 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	70% mức thuế suất áp dụng cho xe cùng loại quy định tại các Điểm 4a, 4b, 4c và 4d
E. Xe ô tô chạy bằng năng lượng sinh học	50% mức thuế suất áp dụng cho xe cùng loại quy định tại các Điểm 4a, 4b, 4c và 4d
G. Xe ô tô chạy bằng điện	
Loại chở người từ 9 chỗ trở xuống	15
Loại chở người từ 10 đến dưới 16 chỗ	10
Loại chở người từ 16 đến dưới 24 chỗ	5
Loại thiết kế vừa chở người, vừa chở hàng	10
Xe motorhome không phân biệt dung tích xilanh	75

3.3. Thuế giá trị gia tăng

Thuế giá trị gia tăng không chỉ áp dụng cho ô tô mà còn đối với mọi loại hàng hoá và dịch vụ tại Việt Nam. Cơ sở pháp lý của thuế giá trị gia tăng đối với ô tô nhập khẩu được quy định trong Điều 6 và Điều 7 của Luật thuế giá trị gia tăng 2008, đã được sửa đổi và bổ sung vào năm 2016.

Cách tính như sau:

$$\text{Thuế giá trị gia tăng} = (\text{Giá nhập khẩu tại cửa khẩu} + \text{Thuế nhập khẩu} + \text{Thuế tiêu thụ đặc biệt}) \times \text{Thuế suất thuế giá trị gia tăng}$$

Người mua ô tô sẽ phải trả một khoản tiền thuế giá trị gia tăng là 10% của giá trị ô tô (bao gồm cả các khoản thuế và phí khác) đối với ô tô nhập khẩu.

3.4. Thuế trước bạ ô tô

Thuế trước bạ ô tô là một trong các khoản thuế ô tô tại Việt Nam và được tính theo quy định tại Điều 7 Nghị định số 10/2022/NĐ-CP. Cụ thể, theo quy định này, lệ phí trước bạ ô tô được tính theo công thức:

$$\text{Lệ phí trước bạ} = \text{Giá tính lệ phí trước bạ theo từng loại xe} \times \text{Mức thu lệ phí theo tỷ lệ (\%)}$$

Hoặc cách tính cụ thể như sau:

$$\text{Lệ phí trước bạ} = (\text{Giá nhập khẩu tại cửa khẩu} + \text{Thuế nhập khẩu} + \text{Thuế tiêu thụ đặc biệt} + \text{Thuế giá trị gia tăng}) \times \text{Mức thu lệ phí theo tỷ lệ (\%)}$$

Trong đó, giá tính lệ phí trước bạ được quy định cụ thể theo từng loại xe theo khoản 3 Điều 7 Nghị định 10/2022/NĐ-CP.

a) Dưới đây là mức tỷ lệ (%) phí trước bạ được quy định tại Khoản 5 Điều 8 Nghị định số 10/2022/NĐ-CP:

Ô tô, rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi ô tô, các loại xe tương tự xe ô tô	2%
Ô tô chở người từ 09 chỗ ngồi trở xuống (bao gồm cả xe con pick-up)	10% (Có thể điều chỉnh cao hơn tùy một số trường hợp nhưng tối đa không quá 15%)

Ô tô pick-up chở hàng có khối lượng chuyên chở nhỏ hơn 950 kg và có từ 5 chỗ ngồi trở xuống	60% mức thu lệ phí trước bạ lần đầu đối với ô tô chở người từ 09 chỗ ngồi trở xuống
Ô tô tải VAN có khối lượng chuyên chở nhỏ hơn 950 kg	
Ô tô điện chạy pin	50% mức thu đối với ô tô chạy xăng, dầu có cùng số chỗ ngồi
Ô tô chở người từ 09 chỗ ngồi trở xuống; ô tô pick-up chở hàng có khối lượng chuyên chở nhỏ hơn 950 kg và có từ 5 chỗ ngồi trở xuống; ô tô tải VAN có khối lượng chuyên chở nhỏ hơn 950 kg nộp lệ phí trước bạ lần 2 trở đi	2% (Áp dụng toàn quốc)

b) Mức lệ phí trước bạ đối với xe ô tô cũ

Giá tính thuế trước bạ của ô tô đã qua sử dụng được xác định dựa trên giá trị còn lại của ô tô như sau:

Thời gian sử dụng	Giá trị còn lại của ô tô (%)
1 năm	85
1 đến 3 năm	70
3 đến 6 năm	50
6 đến 10 năm	30
Trên 10 năm	20

Dựa trên giá trị còn lại của ô tô, giá tính thuế trước bạ xe ô tô cũ được xác định như sau:

Giá tính thuế trước bạ xe ô tô cũ = Giá niêm yết x Giá trị còn lại của ô tô (%)

Thuế trước bạ ô tô đã qua sử dụng được tính theo công thức sau:

Thuế trước bạ = (Giá niêm yết x Giá trị còn lại của ô tô) x 2% hoặc = Giá tính thuế trước bạ xe ô tô cũ x 2%

3.4.1. Ví dụ tính thuế cho một chiếc xe ô tô nhập khẩu

Lấy chiếc xe Mercedes-Benz C300 được nhập từ Mỹ có giá \$41.400 khoảng 950 triệu đồng => Giá gốc: 950 triệu đồng.

- Thuế nhập khẩu áp dụng vào xe: $950 \times 70\% = 665$ (triệu đồng)

⇒ Vậy lúc này giá xe là: $950 + 665 = 1615$ (triệu đồng)

- Thuế tiêu thụ đặc biệt: Mercedes-Benz C300 có xilanh 2000cm^3 nên chịu thuế suất là 40%. Thuế tiêu thụ đặc biệt áp dụng vào xe là:

$$1615 \times 40\% = 646 \text{ (triệu đồng)}$$

⇒ Vậy giá xe hiện tại là: $1615 + 646 = 2261$ (triệu đồng)

- Thuế giá trị gia tăng (VAT): $(950 + 665 + 646) \times 10\% = 226.1$ (triệu đồng)

⇒ Giá xe lúc này là: $2261 + 226.1 = 2487.1$ (triệu đồng)

- Thuế trước bạ ô tô: Nếu xe này được mua tại Thành phố Hồ Chí Minh thì thuế suất là 10%. Thuế trước bạ ô tô được tính theo:

$$2487.1 \times 10\% = 248.71 \text{ (triệu đồng)}$$

⇒ Vậy giá xe sau khi tính thuế (chưa tính các loại chi phí như phí đăng kiểm,

phí sử dụng đường bộ,..) là:

$$2487.1 + 248.71 = 2735.81 \text{ (triệu đồng)}$$

Kết luận rằng sau khi áp dụng các loại thuế (chưa kể các chi phí) thì giá xe Mercedes-Benz C300 là hơn 2.7 tỷ đồng (giá gốc là 950 triệu đồng).

4. Một số loại phí mà Chính phủ áp dụng lên xe ô tô cá nhân

4.1. Phí kiểm định

Kiểm định ô tô là quá trình kiểm tra chất lượng và độ an toàn của một chiếc xe xem có đáp ứng tiêu chí lưu thông an toàn trên đường hay không.

Tại Việt Nam, để đăng kiểm ô tô, chủ xe cần chuẩn bị các loại giấy tờ xe ô tô: giấy đăng ký xe ô tô, bảo hiểm trách nhiệm dân sự còn thời hạn sử dụng, chứng nhận chất lượng kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới mới cải tạo.

Căn cứ vào Biểu giá dịch vụ ban hành kèm theo Thông tư 238/2016/TT-BTC, mức giá kiểm định chung đối với xe ô tô dưới 10 chỗ là 240.000 (đồng).

4.2. Phí cấp giấy kiểm định

Theo biểu mức thu phí, lệ phí ban hành Thông tư 36/2022/TT-BTC quy định mức thu cấp giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới là 40.000 đồng/giấy.

Riêng giấy chứng nhận cấp cho xe ô tô dưới 10 chỗ ngồi (không bao gồm xe cứu thương) là 90.000 đồng/giấy.

4.3. Phí cấp biển ô tô

Đăng ký biển số là việc cần thiết nhằm bảo vệ tài sản cũng như quyền lợi cho chủ xe về sau.

Thông tư 229/2016/TT-BTC nêu rõ chi phí lấy biển số cho xe ô tô mới như sau:

Loại phương tiện	KV1 (Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh)	KV2 (Thành phố, thị xã)	KV3 (Khu vực còn lại)
Ô tô chở người dưới 9 chỗ	20.000.000 (VNĐ)	1.000.000 (VNĐ)	200.000 (VNĐ)
Các loại ô tô khác	500.000 (VNĐ)	150.000 (VNĐ)	150.000 (VNĐ)
Sơ mi rơ móc, rơ móc rời	200.000 (VNĐ)	100.000 (VNĐ)	100.000 (VNĐ)

4.4. Phí bảo hiểm trách nhiệm dân sự bắt buộc

Phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới ban hành kèm theo Thông tư 04/2021/TT-BTC quy định:

- Đối với xe dưới 6 chỗ không kinh doanh vận tải, mức phí là 437.000 đồng/năm.
- Đối với xe từ 6 đến 11 chỗ không kinh doanh vận tải, mức phí là 794.000 đồng/năm

III. CHÍNH SÁCH THUẾ CHÍNH PHỦ ÁP DỤNG LÊN Ô TÔ CÁ NHÂN ẢNH HƯỞNG ĐẾN CUNG VÀ CẦU NHU NÀO

1. Tác động đến nguồn cung xe ô tô

1.1. Tác động tích cực

Góp phần vào việc bảo đảm cho phát triển và sản xuất trong nước. Nhất là đối với thuế nhập khẩu ô tô, sẽ góp phần tăng cạnh tranh với sản phẩm trong nước, nâng giá trị sản phẩm trong nước lên. Giá cả sản phẩm tăng lên sẽ góp phần làm giảm nhu cầu chi tiêu ồ ạt, khi đó sẽ giúp giảm nhập khẩu, tăng sản xuất nội địa.

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, hướng đến một thị trường ô tô “xanh”.

Những chính sách ưu đãi cho ô tô điện, các nhà sản xuất, phân phối ô tô sẽ bị thu hút hơn, nhìn thấy thị trường ô tô điện tại Việt Nam hấp dẫn hơn, từ đó đẩy mạnh đầu tư, sản xuất, lắp ráp và phân phối dòng xe “xanh”, vừa giúp cải thiện tình hình nguồn cung thị trường ô tô, vừa giúp nâng cao chất lượng môi trường.

1.2. Tác động tiêu cực

Thuế nhập khẩu cao, không chỉ các đơn vị kinh doanh ô tô nhập khẩu, ngay cả những doanh nghiệp đầu tư nhà máy sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước cũng đang đối mặt nguy cơ “sản xuất không đủ để bán” khi nguồn linh kiện phụ tùng nhập về ngày càng giảm. Dẫn đến không đủ nguồn cung ô tô.

Thuế suất ASEAN của xe nhập khẩu nguyên chiếc là 0% dẫn đến xe trong nước không thể cạnh tranh được so với xe nhập khẩu. Điều này là rất khó khăn cho các nhà sản xuất ô tô trong việc duy trì sản xuất tại Việt Nam.

Sức mua thị trường sụt giảm nhanh ngoài dự báo khiến hàng tồn kho tại showroom và nhà máy sản xuất ở mức đáng báo động. Nếu không điều chỉnh kịp thời sẽ dẫn đến sự thiếu hụt việc làm, ảnh hưởng đến tình hình lao động – việc làm, những vấn đề an sinh xã hội vì tình trạng áp lực tồn kho kéo dài công ty sẽ không thể duy trì nhịp sản xuất ổn định, buộc phải giảm nhân công và lao động.

2. Tác động đến cầu của xe ô tô

2.1. Tác động tích cực

Mức thuế tương đối cao góp phần giúp người tiêu dùng thắt giảm chi tiêu, nhất là trong thời kì kinh tế chưa ổn định sau đại dịch COVID-19.

Thuế suất thuế Tiêu thụ đặc biệt đã được điều chỉnh phù hợp với tình hình kinh tế, chính trị, xã hội của nước ta trong giai đoạn hiện nay; khuyến khích người dân tiêu dùng các dòng xe bé, có dung tích xilanh nhỏ, giảm lượng khí thải ra môi trường.

Với những ưu đãi về thuế Tiêu thụ đặc biệt và lệ phí trước bạ, người tiêu dùng giảm được một khoản chi phí khá lớn khi mua xe ô tô điện. Thực tế, việc miễn lệ phí trước bạ cho ô tô điện không làm giá xe giảm đi nhưng sẽ giúp người mua xe tiết kiệm được chi phí lăn bánh.

2.2. Tác động tiêu cực

Tại các nước trong khu vực, cùng một mẫu xe nhưng giá thường rẻ hơn tại Việt Nam từ 100 đến 300 triệu đồng/chiếc. Mức giá xe rẻ hơn và sự lựa chọn đa dạng hơn, trong khi đó thu nhập bình quân trên người của một số nước đều cao hơn Việt Nam. Mức giá xe quá cao đã khiến quy mô thị trường xe không mở rộng được.

Thuế, phí cao không chỉ gây khó khăn cho nhu cầu ô tô, mà còn gián tiếp làm đứt gãy hoạt động của các dịch vụ bổ sung như nhu cầu bảo trì, bảo dưỡng ô tô. Bởi khi đó, khi gara không có ô tô sửa sẽ rất khó để có thể duy trì và đảm bảo mức lương cho nhân viên. Đây cũng là một điều đáng lo ngại khi lao động ngành ô tô đang đứng trước nguy cơ không có việc làm.

IV. MỘT SỐ GIẢI PHÁP GIÚP PHÁT TRIỂN THỊ TRƯỜNG Ô TÔ VIỆT NAM

1. Các giải pháp đảm bảo thị trường phát triển ổn định, minh bạch

- Quy hoạch và phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng, đặc biệt tại các đô thị lớn như thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, nơi có lượng phương tiện tham gia giao thông, đặc biệt là ô tô rất lớn. Mặc dù có sự quan tâm đầu tư của Nhà nước, nhưng thực tế thời gian qua cho thấy, kết cấu hạ tầng giao thông vẫn còn trong tình trạng yếu kém, đường bộ còn bị xâm lấn nhiều ảnh hưởng đến đời sống người dân.
- Có các biện pháp hợp lý bảo đảm sự phát triển minh bạch, lành mạnh của thị trường ô tô trong nước thông qua các hàng rào kỹ thuật, các biện pháp chống gian lận thương mại.

- Đảm bảo sự cạnh tranh bình đẳng giữa xe nhập khẩu và xe sản xuất trong nước trong vấn đề kiểm soát chất lượng sản phẩm. Các quy định hiện hành về kiểm soát chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (quản lý chất lượng sản phẩm, hàng hóa) đối với ô tô trong nước và ô tô nhập khẩu chưa có sự bình đẳng cần thiết. Ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước hiện phải chịu nhiều chi phí và tốn nhiều thời gian hơn trong quá trình chứng nhận sự phù hợp đối với chất lượng sản phẩm so với ô tô nhập khẩu.
- Có thể xem xét, cân nhắc một số giải pháp khác để phát triển thị trường như chính sách cho vay ưu đãi mua ô tô trong nước; rà soát các loại thuế, phí liên quan đến ô tô trên toàn chuỗi giá trị để điều chỉnh theo hướng thuận lợi hoá sản xuất và tiêu dùng ô tô, phát triển lành mạnh thị trường ô tô trong nước.

2. Các giải pháp duy trì và đẩy mạnh sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước

- Hình thành doanh nghiệp quy mô lớn: Việc tập trung hỗ trợ các doanh nghiệp có sản lượng sản xuất lớn tại Việt Nam là điều rất cần thiết. Doanh nghiệp quy mô lớn sẽ dẫn dắt thị trường ô tô trong nước, từ đó giúp thị trường hoạt động mạnh hơn, có thể cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài.
- Thu hút đầu tư FDI: Việc thu hút đầu tư các Tập đoàn đa quốc gia đầu tư các dự án có quy mô lớn tại Việt Nam, đặc biệt tập trung vào các thương hiệu và dòng xe chưa có tại khu vực ASEAN giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của nền công nghiệp ô tô Việt Nam so với các nước trong khu vực.
- Hỗ trợ các nhà sản xuất ô tô để giảm giá thành sản phẩm, nâng cao năng lực cạnh tranh, như việc đặt ra một số chính sách hỗ trợ về giá là điều cần thiết. Cụ thể như sau:

+ Điều chỉnh thuế nhập khẩu linh kiện và phụ tùng phù hợp theo nguyên tắc nhỏ hơn mức thuế nhập khẩu ô tô thành phẩm theo cam kết đã ký và thấp hơn mức thuế các nước ASEAN đang áp dụng.

- + Nghiên cứu khả năng áp dụng mức thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe có tỷ lệ nội địa hóa cao (không đánh thuế tiêu thụ đặc biệt đối phần giá trị tạo ra trong nước).
- Phát triển nguồn nhân lực trong ngành công nghiệp ô tô: nguồn lao động Việt Nam trẻ, năng động nhưng nhân lực chất lượng cao còn thiếu, đặc biệt trong ngành ô tô vốn là ngành đòi hỏi kiến thức chuyên sâu, kỹ thuật cao.

3. Các giải pháp phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô

- Thu hút đầu tư FDI từ các tập đoàn sản xuất linh kiện hàng đầu thế giới: Thị trường công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất, lắp ráp ô tô bước đầu đã đáp ứng được nhu cầu của các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô ở Việt Nam. Tuy nhiên, đầu tư cho sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô trong nước hiện còn mang tính nhỏ lẻ, sản phẩm làm ra ít cả về chủng loại và sản lượng.
- Hình thành được hệ thống các nhà cung cấp nội địa nguyên vật liệu và sản xuất linh kiện quy mô lớn thông qua việc 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 trong và ngoài nước.
- Ban hành các tiêu chuẩn, qui chuẩn linh kiện, phụ tùng; triển khai các hoạt động hài hòa hóa tiêu chuẩn linh kiện, phụ tùng ô tô. Là cơ sở cho việc định hướng phát triển, một mặt nhằm tăng khả năng công nghệ cho ngành công nghiệp hỗ trợ, tạo tiền đề để xúc tiến xuất khẩu, mặt khác nhằm ngăn chặn nguy cơ xuất hiện các sản phẩm kém chất lượng ảnh hưởng tới sự phát triển của công nghiệp hỗ trợ.
- Triển khai có hiệu quả các hoạt động hỗ trợ doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô theo các nội dung Chương trình phát triển công nghiệp hỗ trợ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 68/QĐ-TTg ngày 18 tháng 01 năm 2017.

LỜI KẾT

Như vậy, có thể thấy rằng để một chiếc ô tô cá nhân có thể hợp pháp lăn bánh tại Việt Nam thì những loại thuế, phí tương ứng mà người tiêu dùng phải chịu như trên do Chính phủ quy định là tương đối cao so với giá gốc của một chiếc xe ô tô hiện nay. Mặc dù vẫn còn những bất cập trong chính sách thuế nhưng Chính phủ vẫn đang nỗ lực cố gắng khắc phục thông qua đề ra những chủ trương, chính sách nhằm thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô phát triển cũng như cân bằng cung – cầu thị trường ô tô hiện nay.

Xét từ khía cạnh tích cực, các chính sách hiện nay của Chính phủ cũng đã có những hiệu quả nhất định đối với thị trường sử dụng ô tô Việt Nam hiện nay như những ưu đãi thuế giành cho người tiêu dùng, giúp giải quyết những khó khăn, kích cầu tiêu dùng, khuyến khích người dân mua sắm, sở hữu tài sản; tác động thúc đẩy doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước nối lại chuỗi cung ứng, tăng cường mở rộng đầu tư sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam.

Những định hướng em đề cập ở trên sẽ trở thành những giải pháp tối ưu đối với tình hình thị trường ô tô hiện nay. Cùng với sự nỗ lực của Chính phủ còn có nỗ lực của người tiêu dùng đối với việc nắm rõ thị trường hiện tại và cân đối chi tiêu của mình. Không chỉ góp phần làm ổn định thị trường mà còn thể hiện bạn là công dân quan tâm đến tình hình kinh tế quốc gia.

Vì kiến thức thực tiễn cũng như kinh nghiệm còn yếu kém nên trong quá trình tìm hiểu cũng như nghiên cứu đề tài sẽ không tránh khỏi thiếu sót. Chính vì vậy em mong nhận được những lời góp ý của thầy để bài tiểu luận của em hoàn thiện hơn và để em rút kinh nghiệm cho những quá trình nghiên cứu sau này.

Em xin chân thành cảm ơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Tạp chí Nhịp sống thị trường: Markettimes.vn
- Tờ báo của Hiệp hội Các nhà sản xuất Ô tô Việt Nam: vama.org.vn
- Báo Điện tử Đài tiếng nói Việt Nam: vov.vn
- Báo Dân trí: dantri.com.vn
- Báo VnExpress: vnexpress.net
- Báo VietnamNet: vietnamnet.vn
- Thư viện Pháp Luật: thuvienphapluat.vn
- Báo Chính phủ: baochinhphu.vn
- Cổng thông tin Điện tử Bộ Công Thương: moit.gov.vn
- Hệ thống văn bản pháp luật Việt Nam: luatvietnam.vn
- Cổng thông tin Điện tử Bộ Tài Chính: mof.gov.vn