

Tác động của thay đổi chính sách thuế, phí đến lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp ở Việt Nam

ĐỖ QUANG GIÁM

Học viện Nông nghiệp VN - dqgiam@vnua.edu.vn

VŨ THỊ HẢI

Học viện Nông nghiệp VN - vuhaike@gmail.com

Ngày nhận:

09/04/2015

Ngày nhận lại:

10/11/2015

Ngày duyệt đăng:

12/12/2015

Mã số:

0415-H23-V05

Tóm tắt

Trong những năm qua, chính sách thuế, phí đối với ô tô ở VN có sự thay đổi liên tục, đặc biệt từ khi VN gia nhập WTO. Nghiên cứu đánh giá tác động của những thay đổi của các chính sách thuế, phí đối với ô tô đến sản lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp ở VN trong giai đoạn 2006–2013. Tác giả sử dụng phương pháp kiểm định thống kê để phân tích sự khác biệt về lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước bình quân đối với các mức thuế, phí khác nhau và ước lượng mô hình kinh tế lượng log-linear để xem xét ảnh hưởng của thuế, phí đến lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp tại VN. Nghiên cứu cũng đưa ra các kiến nghị chính sách cho phát triển ngành công nghiệp ô tô và tiêu dùng ô tô ở VN trong thời gian tới.

Abstract

In the past years policies on taxes and other charges for automobiles in Vietnam have been constantly changing, especially since the country's WTO accession. Applying mean difference tests for the domestic assembled cars by different levels of taxes and charges besides the log-linear approach, the paper seeks to evaluate the impact of these changes on the volume of assembled automobile consumption over the period of 2006–2013. It also proposes several implications for the development of the Vietnam's automobile industry in coming years.

Từ khóa:

Tiêu thụ ô tô lắp ráp;
chính sách thuế, phí; VN.

Keywords:

Assembled automobile
consumption, policies on
taxes and charges,
Vietnam.

1. Giới thiệu

Từ khi ra đời năm 1991 đến nay, ngành công nghiệp ô tô VN đã có gần 25 năm phát triển, với khoảng 20 liên doanh thuộc Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô VN. Phát triển công nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô ở nước ta được xem là chiến lược quan trọng trong bối cảnh nhu cầu tiêu thụ ô tô trong nước tăng nhanh. Để bảo hộ cho ngành phát triển và điều tiết lượng xe tiêu thụ do hạ tầng giao thông còn nhiều bất cập, phát triển chưa tương xứng với nhu cầu tiêu thụ ô tô hiện nay, Nhà nước đã sử dụng các công cụ thuế, phí. Thuế nhập khẩu, và các công cụ thuế, phí khác làm tăng giá hàng hóa nhập khẩu, để bảo hộ sản xuất trong nước, khi đó giá hàng hóa sản xuất trong nước thấp hơn giá của hàng hóa nhập khẩu (Markusen & cộng sự, 1995). Đối với người tiêu dùng, sự thay đổi về giá sản phẩm sẽ tác động đến thu nhập, từ đó tác động đến cầu (Varian, 1992).

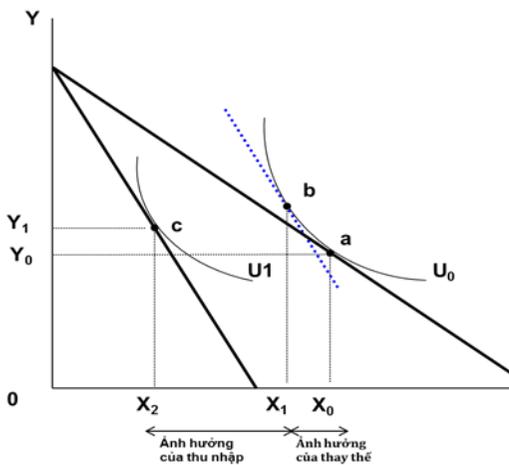
Những năm gần đây, chính sách thuế, phí đối với ô tô của nước ta thường không ổn định, đặc biệt từ khi VN gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), với những cam kết giảm dần mức bảo hộ cho ngành sản xuất ô tô trong nước. Điều này gây ra nhiều bất lợi cho cả nhà sản xuất trong nước và người tiêu dùng ô tô. Phan Tuan và Nguyen T. V. Anh (2008) đã chỉ ra sự thất bại của chính sách bảo hộ đối với ngành công nghiệp ô tô VN như người tiêu dùng bị thiệt hại do giá cao, Nhà nước không đạt được mục tiêu của chính sách đề ra, trong khi các nhà sản xuất cũng bị thiệt hại do chi phí trung bình tăng cao. Theo Jesus (2013), ngành công nghiệp lắp ráp ô tô ở VN hiện gặp nhiều khó khăn vì những thay đổi bất ngờ của chính sách thuế. Trong khi đó, các nhà quản lý cho rằng các doanh nghiệp lắp ráp ô tô trong nước được ưu đãi và bảo hộ quá nhiều từ chính sách thuế mà không chịu phát triển. Như vậy, sự thay đổi chính sách thuế, phí đối với sản phẩm ô tô ở VN diễn ra như thế nào? Việc điều chỉnh chính sách thuế, phí có tác động đến lượng tiêu thụ xe ô tô lắp ráp ở VN như kỳ vọng không? Cho đến nay, chưa có nghiên cứu nào được công bố liên quan đến nội dung này. Vì vậy, mục đích của nghiên cứu nhằm đánh giá tác động của những thay đổi chính sách thuế, phí đối với ô tô đến lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp ở VN.

2. Cơ sở lý thuyết và phương pháp nghiên cứu

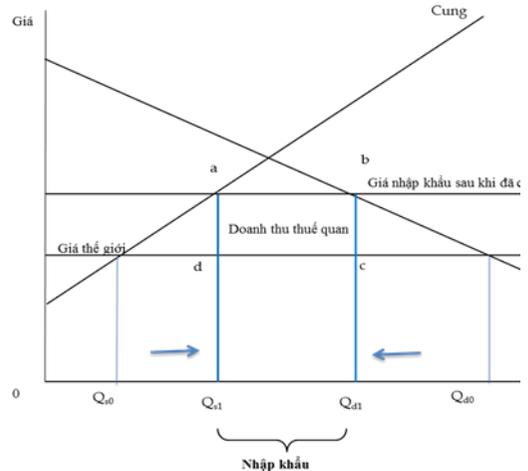
2.1. Cơ sở lý thuyết và khung phân tích

Theo lý thuyết kinh tế, cơ chế thị trường có thể cung cấp hàng hóa, dịch vụ có hiệu quả khi thị trường cạnh tranh hoàn hảo và không có ảnh hưởng ngoại sinh từ sự can thiệp

của Chính phủ, còn cạnh tranh không hoàn hảo đưa đến các hàm ý cho một hệ thống thuế (James & Nobes, 2009). 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. Cụ thể, thuế sẽ tác động làm tăng giá, giảm thu nhập thực tế của người tiêu dùng, làm giảm cầu hàng hóa và tác động đến sản xuất. Tác động của giá tăng đến lượng cầu được giải thích qua lý thuyết kinh tế vi mô dưới ảnh hưởng của hàng hóa thay thế và thu nhập (Geoffrey & Philip, 2011). Khi giá của hàng hóa X tăng, nó sẽ trở nên đắt hơn tương đối so với hàng hóa Y, do đó người tiêu dùng sẽ chuyển sang mua nhiều hàng hóa Y hơn và ít hàng hóa X đi, lượng cầu hàng hóa X giảm từ $X_0 \rightarrow X_1$. Bên cạnh đó, khi giá hàng hóa X tăng làm thu nhập thực tế của người tiêu dùng giảm, sức mua giảm, lượng cầu hàng hóa X sẽ tiếp tục giảm từ X_1 đến X_2 (Hình 1).



Hình 1. Tác động của việc tăng giá đến lượng cầu hàng hóa (Geoffrey & Philip, 2011),

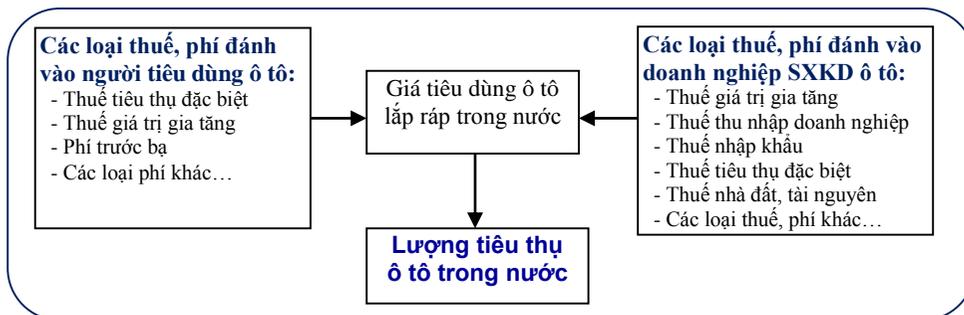


Hình 2. Tác động của thuế nhập khẩu đến cung - cầu ô tô (Feenstra & Alan, 1989)

Đối với ô tô, việc đánh thuế, phí sẽ làm giá xe ô tô tăng, theo Feenstra (1989) và Partrick (1996), độ co giãn của cầu theo thu nhập đối với ô tô là thuận chiều, khi giá ô tô tăng lên do thuế và phí sẽ làm giảm thu nhập của người tiêu dùng, từ đó làm giảm cầu tiêu thụ ô tô. Cũng dựa vào ước lượng độ co giãn của cầu theo giá ô tô, Levinsohn (1988) đã chỉ ra khi giá ô tô nhập khẩu tăng lên do tăng thuế nhập khẩu thì cầu đối với ô tô sản xuất trong nước sẽ tăng lên. Chẳng hạn, khi thực hiện tự do thương mại thì phần thiếu hụt cung ($Q_{d0} - Q_{s0}$) ở mức giá thế giới có thể được thỏa mãn bằng cách nhập khẩu. Khi đánh thuế nhập khẩu ô tô, các nhà sản xuất trong nước được lợi, nhưng người tiêu dùng

bị thiệt do giá ô tô nhập khẩu tăng thêm một lượng bằng với thuế nhập khẩu. Điều này kích thích sản lượng sản xuất trong nước tăng từ Q_{s0} lên Q_{s1} ; tuy nhiên do giá tăng nên lượng cầu của người tiêu dùng bị kéo từ Q_{d0} xuống Q_{d1} (Hình 2).

Ở nước ta, xe ô tô phải chịu 3 loại thuế bắt buộc là: Thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB), và thuế giá trị gia tăng đánh vào người tiêu dùng. Sau khi bán cho người tiêu dùng, ô tô tiếp tục phải chịu thêm nhiều loại phí lưu hành đó là phí trước bạ, phí đăng ký cấp biển, phí kiểm định, phí cấp giấy chứng nhận đảm bảo an toàn kỹ thuật, phí sử dụng đường bộ, phí bảo hiểm trách nhiệm dân sự, phí xăng dầu. Ngoài ra, doanh nghiệp sản xuất kinh doanh ô tô cũng phải chịu nhiều loại thuế, phí và được tính vào giá xe (Phúc Vinh, 2015). Có thể chia các loại thuế, phí áp dụng cho ô tô thành 2 nhóm: (i) Thuế, phí đánh vào người tiêu dùng ô tô; và (ii) Thuế, phí đánh vào các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp và kinh doanh ô tô. Các loại thuế, phí này đều tính vào chi phí sản xuất, kinh doanh ô tô, làm cho giá bán xe tăng lên và ảnh hưởng đến lượng tiêu thụ ô tô nói chung, ô tô lắp ráp trong nước nói riêng (Hình 3).



Hình 3. Khung lý thuyết ảnh hưởng thuế, phí đến tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước

Nếu các loại thuế, phí giảm thì giá tiêu dùng ô tô sẽ giảm, sẽ kích thích sản xuất và tiêu thụ ô tô. Theo tiến trình tự do hóa thương mại thì xu thế tất yếu sẽ phải cắt giảm thuế quan và hạn chế khả năng cạnh tranh của ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước. Vì vậy cần có sự đột phá về khoa học công nghệ trong phát triển ngành này những năm tới. Sự thay đổi các loại thuế, phí này đều có thể ảnh hưởng đến giá tiêu dùng ô tô và ảnh hưởng đến lượng cung - cầu ô tô trên thị trường. Tuy nhiên, các loại thuế, phí có thuế suất cao như thuế nhập khẩu, thuế TTĐB và lệ phí trước bạ thường hay thay đổi làm ảnh hưởng mạnh đến giá và lượng tiêu thụ ô tô. Trong khi, thuế giá trị gia tăng, thuế thu nhập doanh nghiệp ít thay đổi, còn các loại phí khác rất nhỏ so với giá xe ô tô nên xem như không ảnh hưởng.

2.2. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp thu thập số liệu

Trong số các loại thuế, phí áp dụng cho ô tô thì thuế nhập khẩu xe ô tô mới nguyên chiếc, thuế TTĐB và lệ phí trước bạ có mức thuế suất cao, tần suất thay đổi nhiều nhất và có ảnh hưởng trực tiếp đến lượng ô tô tiêu thụ. Vì vậy, tác giả lựa chọn 3 yếu tố này để nghiên cứu. Thông tin về các loại thuế, phí đối với ô tô được thu thập và tổng hợp từ các văn bản pháp quy có liên quan tại các trang web chính thức của Chính phủ, Bộ Tài chính và Tổng cục Hải quan.

Xe ô tô lắp ráp ở VN được chia thành 3 dòng xe: (i) Dòng xe thương mại (xe tải, xe ben, buýt, khác); (ii) Dòng xe MPV/SUV (xe hai cầu, đa dụng); và (iii) Dòng xe PC (xe con, xe cá nhân). Tác giả tập trung phân tích số liệu tiêu thụ của 2 dòng xe MPV/SUV và PC, do 2 dòng xe này chiếm thị phần tiêu thụ chủ yếu và thuộc diện điều chỉnh mức thuế, phí liên tục. Giai đoạn nghiên cứu từ 1/2006 đến 12/2013, đây là giai đoạn đánh dấu nhiều thay đổi chính sách thuế, phí đối với ô tô, cũng như những chuyển biến trên thị trường ô tô VN và đặc biệt là sự kiện VN gia nhập WTO ngày 7/11/2006. Số liệu tiêu thụ được thu thập và tổng hợp từ các báo cáo hàng tháng tại website của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô VN (VAMA) và được xử lý trên phần mềm Excel và STATA 11.0.

Phương pháp thống kê

Phương pháp này được sử dụng để tổng hợp theo các nhóm đối tượng, phân tích và so sánh các chỉ tiêu nhằm phản ánh diễn biến tiêu thụ, biến động sản lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước và sự thay đổi của các loại thuế, phí, các mức thuế, phí khác nhau.

Phân tích phương sai một yếu tố (ANOVA single factor) được sử dụng để kiểm định sự khác biệt về lượng tiêu thụ bình quân tháng của ô tô lắp ráp trong nước theo các mức thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc và theo các mức lệ phí trước bạ. Trong giai đoạn nghiên cứu, thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc dao động từ 60-90% và được chia thành 8 mức, trong khi đó lệ phí trước bạ biến động từ 5-20% và được chia thành 4 mức.

Đối với thuế TTĐB, trong giai đoạn nghiên cứu chỉ có 2 lần thay đổi với thuế suất bình quân là 40% và 52% nên kiểm định t-test đã được áp dụng để xem xét sự khác biệt của lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước bình quân tháng theo 2 mức thuế này.

Phương pháp phân tích hồi quy

Phương pháp này được sử dụng để phân tích ảnh hưởng của các loại thuế, phí đến lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước. Mô hình hồi quy phản ánh quan hệ giữa lượng

tiêu thụ của 2 dòng xe MPV/SUV và PC với các loại thuế nhập khẩu, thuế TTĐB và lệ phí trước bạ được lựa chọn ước lượng. Các dạng mô hình kinh tế lượng như linear (tuyến tính), log-linear, log-log (Cobb-Douglas) đã được thử nghiệm. Tuy nhiên, mô hình dạng log-linear đã được lựa chọn vì các tham ước lượng có ý nghĩa hơn.

Mô hình và các biến số được cụ thể như sau:

$$\ln Y_i = \alpha_0 + \alpha_1 X_1 + \alpha_2 X_2 + \alpha_3 X_3 + u_i$$

Bảng 1

Mô tả các biến trong mô hình

Ký hiệu biến	Định nghĩa biến	Đơn vị tính	Kỳ vọng chính sách
Y_i	Lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước (2 dòng xe MPV/SUV và PC)	Chiếc/tháng	
X_1	Thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc	%	+
X_2	Lệ phí trước bạ	%	-
X_3	Thuế TTĐB	%	-

Thông qua mô hình, một số giả thuyết sau đây sẽ được kiểm định: (i) Thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc tăng dẫn đến lượng tiêu thụ xe ô tô lắp ráp trong nước sẽ tăng, với kỳ vọng của chính sách là giúp cho ngành sản xuất trong nước phát triển; (ii) Lệ phí trước bạ tăng dẫn đến lượng tiêu thụ xe ô tô lắp ráp trong nước giảm do tổng chi phí phải bỏ ra để mua ô tô sẽ tăng; (iii) Thuế TTĐB tăng dẫn đến lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước sẽ giảm do giá tăng.

3. Kết quả và thảo luận

3.1. Kết quả nghiên cứu

Tổng quan thay đổi chính sách thuế, phí đối với ô tô ở VN

Nhà nước dùng chính sách thuế, phí làm công cụ chính để điều tiết thị trường ô tô trong nước. Trong phần này tác giả tập trung vào 3 loại thuế, phí là thuế nhập khẩu, thuế TTĐB và lệ phí trước bạ có mức độ và tần suất thay đổi nhiều và được xem là có tác động nhiều đến lượng xe tiêu thụ.

Thuế nhập khẩu

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, thuế nhập khẩu được sử dụng như một công cụ nhằm bảo hộ sản xuất nội địa và tăng khả năng cạnh tranh cho nền kinh tế (Feenstra & Alan, 1989; Markusen, 1992). Trong giai đoạn 2006–2013, mức thuế suất thuế nhập khẩu ô tô mới nguyên chiếc đối với các dòng xe MPV/SUV và PC đã có 10 lần thay đổi với 8 mức thuế, lúc tăng, lúc giảm. Riêng năm 2007 có 3 lần thay đổi, mức thuế nhập khẩu giảm từ 90% xuống 80% rồi 70% và cuối cùng là 60%. Năm 2008, với mục tiêu giảm tải tình trạng ùn tắc giao thông, chỉ trong 4 tháng đầu năm thuế nhập khẩu tăng trở lại lên 70% và 83% (Bảng 2).

Bảng 2

Tổng hợp thay đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu đối với ô tô nguyên chiếc, 2006–2013

Số hiệu văn bản (Nguồn trích)	Ngày có hiệu lực	Mức thuế suất (%)			Mức thuế T.bình (%)
		Chạy xăng, dung tích ≥ 2,5lít	Chạy xăng, dung tích ≤ 2,5lít	Xe 4 bánh 2 cầu chủ động	
98/2005/QĐ-BTC (Bộ trưởng Bộ Tài chính, 2005)	18/01/2006	90	90	90	90
78/2006/QĐ-BTC (Bộ trưởng Bộ Tài chính, 2006)	28/02/2007	80	80	80	80
70/2007/QĐ-BTC (Bộ trưởng Bộ Tài chính, 2007b)	08/08/2007	70	70	70	70
85/2007/QĐ-BTC (Bộ trưởng Bộ Tài chính, 2007a)	16/11/2007	60	60	60	60
13/2008/QĐ-BTC (Bộ trưởng Bộ Tài chính, 2008b)	02/04/2008	70	70	70	70
17/2008/QĐ-BTC (Bộ trưởng Bộ Tài chính, 2008a)	15/05/2008	83	83	83	83
216/2009/TT-BTC (Bộ Tài chính, 2009)	01/01/2010	80	83	77	80
184/2010/TT-BTC (Bộ Tài chính, 2010)	01/01/2011	77	82	72	77

Số hiệu văn bản (Nguồn trích)	Ngày có hiệu lực	Mức thuế suất (%)			Mức thuế T. bình (%)
		Chạy xăng, dung tích ≥ 2,5lít	Chạy xăng, dung tích ≤ 2,5lít	Xe 4 bánh 2 cầu chủ động	
157/2011/TT-BTC (Bộ Tài chính, 2011)	01/01/2012	74	78	68	73
193/2012/TT-BTC (Bộ Tài chính, 2012)	01/01/2013	74	74	64	71

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ website của Tổng cục Hải quan, <http://www.customs.gov.vn>

Chính sách thuế nhập khẩu ô tô hiện nay đang gặp nhiều khó khăn do cùng một thời điểm vừa phải chịu áp lực bảo hộ thị trường ô tô trong nước và sức ép giảm thuế theo lộ trình cam kết khi gia nhập WTO. Từ đầu năm 2010, thuế nhập khẩu ô tô có xu hướng giảm dần và mỗi lần điều chỉnh giảm khoảng 1-3%.

Thuế tiêu thụ đặc biệt

Thuế TTĐB được sử dụng như một công cụ nhằm hạn chế tiêu dùng xe ô tô trong điều kiện cơ sở hạ tầng giao thông chưa phát triển đồng bộ. Đây là một khoản thuế do người tiêu dùng cuối cùng chịu, làm tăng giá và giảm lượng cầu ô tô tiêu thụ. Đối với cơ sở sản xuất, lắp ráp ô tô, loại thuế này biến động mạnh trong giai đoạn trước 2006, theo Luật số 08/2003/QH11 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế TTĐB (Quốc hội, 2003), thì mức thuế suất thuế TTĐB đối với ô tô 5 chỗ trở xuống là 24% cho năm 2004 và 40% cho năm 2005, thấp hơn tương ứng 70% và 50% so với đơn vị nhập khẩu, trong khi mức thuế này năm 2003 chỉ là 5%. Tuy nhiên, khi gia nhập WTO quy định về mức thuế này tương đối ổn định ở mức khá cao. Cụ thể, Quốc hội (2005) đã ban hành Luật số 57/2005/QH11 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế TTĐB, quy định từ 1/1/2006 mức thuế suất thuế TTĐB đối với xe ô tô lắp ráp và xe nhập khẩu nguyên chiếc là như nhau, từ 15%-50% tương ứng với từng loại xe. Từ 1/4/2009, Luật Thuế TTĐB số 27/2008/QH12 (Quốc hội, 2008) quy định cách tính thuế mới đối với ô tô, thuế suất tính theo dung tích xi lanh thay vì chỗ ngồi như trước. Quy định mới này nhằm vào các dòng xe từ 9 chỗ ngồi trở xuống và mức thuế suất cao hơn đối với các dòng xe có dung tích xi lanh cao hơn (Bảng 3).

Bảng 3

Thay đổi mức thuế suất thuế TTĐB đối với xe ô tô lắp ráp trong nước, 2006–2013

Thời điểm có hiệu lực	Loại xe	Mức thuế phải nộp (%)	Mức trung bình (%)
01/01/2006	≤ 5 chỗ ngồi	50	40
	Từ 6 -15 chỗ	30	
1/4/2009	≤ 9 chỗ		52
	Dung tích xi lanh ≤ 2 lít	45	
	Dung tích xi lanh từ 2 lít – 3 lít	50	
	Dung tích xi lanh ≥ 3 lít	60	

Nguồn: Tổng hợp từ website của Chính phủ, <http://www.chinhphu.vn>

Như vậy, giai đoạn từ 2004–2005 Nhà nước duy trì chính sách ưu đãi, cắt giảm thuế TTĐB đối với cơ sở sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước nhằm khuyến khích phát triển sản xuất trong nước để tăng sức cạnh tranh về giá bán so với ô tô nhập khẩu. Giai đoạn 2006–2013 mức thuế suất thuế TTĐB với ô tô là tương đối ổn định áp dụng cho cả xe lắp ráp và xe nhập khẩu nguyên chiếc, mặc dù thuế suất vẫn tương đối cao.

Lệ phí trước bạ

Lệ phí trước bạ là khoản thu đánh vào người sở hữu ô tô, tác động trực tiếp đến thu nhập của người tiêu dùng và ảnh hưởng đến cầu về ô tô. Nhìn chung, trước năm 2006 lệ phí trước bạ đối với ô tô được duy trì ở mức thấp và ổn định. Tuy nhiên, do áp lực gia tăng phương tiện giao thông và hạ tầng giao thông còn hạn chế, Chính phủ (2008) đã ban hành Nghị định số 80/2008/NĐ-CP, quy định lệ phí trước bạ ô tô dưới 10 chỗ tăng lên ở mức 10%, tùy theo tình hình thực tế tại từng địa phương, các tỉnh và thành phố có thể điều chỉnh tăng nhưng tối đa không quá 50% so với quy định chung. Trong năm 2009, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng về gói kích cầu, Bộ Tài chính (2009) ban hành Thông tư số 85/2009/TT-BTC trong đó quy định việc giảm 50% lệ phí trước bạ đối với ô tô chở người dưới 10 chỗ ngồi có hiệu lực từ 1/5/2009 đến hết 31/12/2009. Từ 1/1/2010 lệ phí trước bạ quay trở lại mức trước 1/5/2009. Trong năm 2011, với lý do hạn chế nhập siêu, Chính phủ (2011) đã ban hành Nghị định số 45/2011/NĐ-CP nới mức trần đối với lệ phí trước bạ dành cho xe dưới 10 chỗ ngồi từ 15% lên 20%. Trước áp lực của các nhà sản xuất và sự suy giảm của thị trường, Chính phủ (2013) đã ban hành Nghị định số

23/2013/NĐ-CP, sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 45/2011/NĐ-CP về lệ phí trước bạ, theo đó lệ phí trước bạ ô tô dưới 10 chỗ ngồi giảm về mức từ 10 đến 15% kể từ 1/4/2013, điều này rất có ý nghĩa đối với Hà Nội- địa phương có mức thu tối đa 20% (Bảng 4). Sau thời điểm này các địa phương khác đã chuyển dần về mức thống nhất 10%, riêng Hà Nội áp dụng mức thu giảm xuống còn 12% kể từ ngày 12/7/2013. Như vậy, từ 2006–2013 có 5 lần thay đổi lệ phí trước bạ ô tô và các tỉnh thành cũng áp dụng mức thu lệ phí trước bạ khác nhau tùy từng địa phương, đặc biệt thành phố Hà Nội là nơi có mức thu luôn cao nhất.

Bảng 4

Thay đổi mức lệ phí trước bạ đối với ô tô, 2006–2013

Thời điểm có hiệu lực	Loại xe	Thuế suất (%)	Ghi chú
1/5/2003	≤ 7 chỗ	5	
1/10/2008	Dưới 10 chỗ		Các xe khác vẫn giữ nguyên mức thuế suất 2%
	Mức sàn	10	
	Mức trần	15	
1/5 đến 31/12/2009	Dưới 10 chỗ	5	Giảm 50% nhằm thực hiện gói kích thích kinh tế
1/1/2010	Dưới 10 chỗ		
	Mức sàn	10	
	Mức trần	15	
1/9/2011	Dưới 10 chỗ		Các xe khác vẫn giữ nguyên mức thuế suất 2%
	Mức sàn	10	
	Mức trần	20	
01/04/2013	Dưới 10 chỗ		
	Mức sàn	10	
	Mức trần	15	

Nguồn: Tổng hợp từ website của Bộ Tài chính, <http://www.mof.gov.vn>

3.2. Phân tích biến động lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp tại VN

Biến động tổng lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp

Từ 2006–2013, thị trường tiêu thụ ô tô lắp ráp ở VN biến động khá mạnh, có thể chia làm 3 giai đoạn: (i) Giai đoạn 2006–2009: Tăng trưởng nhanh; (ii) Giai đoạn 2010–2011: Giảm đều qua các năm; và (iii) Từ năm 2013: Tăng trưởng trở lại. Bảng 5 cho thấy tổng lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp bình quân đạt 93.841 xe/năm, với mức tăng trưởng bình quân hàng năm đạt khá.

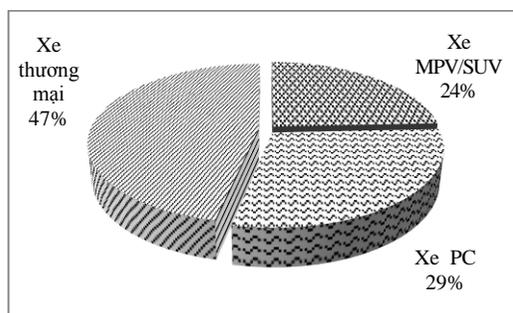
Bảng 5

Tổng hợp lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp tại VN, 2006–2013

Năm	Tổng lượng tiêu thụ (xe)	Biến động (xe)	Tăng trưởng (%)
2006	40.853	-	-
2007	80.392	39.539	96,78
2008	110.446	30.054	37,38
2009	119.459	9.013	8,16
2010	112.224	- 7.235	-6,06
2011	110.182	- 2.042	-1,82
2012	80.487	- 29.695	-26,95
2013	96.692	16.205	20,13
Bình quân	93.841		
Tăng trưởng BQ			10,41

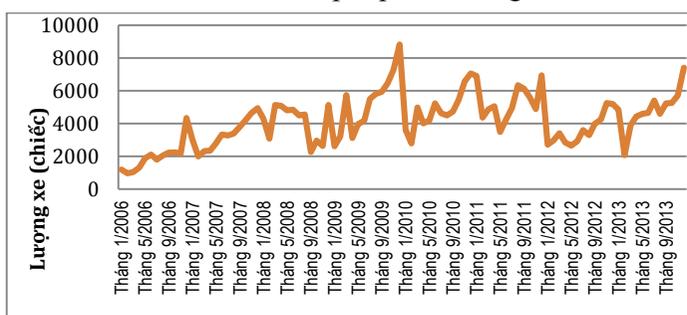
Nguồn: Tổng hợp từ website của VAMA, www.vama.org.vn

Biến động lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp tại theo dòng xe



Nguồn: Tổng hợp từ website của VAMA

Hình 4. Cơ cấu tiêu thụ ô tô lắp ráp theo dòng xe, 2006–2013



Nguồn: Tổng hợp từ website của VAMA

Hình 5. Diễn biến tiêu thụ các dòng xe MPV/SUV và PC lắp ráp trong nước theo tháng, 2006–2013

Hình 4 cho thấy cơ cấu tiêu thụ tính theo 3 dòng xe ô tô lắp ráp tại VN từ 2006–2013, trong đó 2 dòng xe MPV/SUV và PC có lượng tiêu thụ chiếm hơn 53% của toàn thị trường. Đây cũng là 2 dòng xe chịu ảnh hưởng nhiều bởi sự cạnh tranh về giá với xe nhập khẩu nguyên chiếc nên sản lượng tiêu thụ chịu tác động nhiều bởi sự thay đổi chính sách thuế, phí. Nhìn chung, xu hướng biến động lượng tiêu thụ của 2 dòng xe MPV/SUV và PC theo tháng tương đối lớn và không ổn định (Hình 5).

3.3. Phân tích tác động của thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc, thuế TTĐB và lệ phí trước bạ đến lượng tiêu thụ xe lắp ráp trong nước

Thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc được xem là có ảnh hưởng mạnh đến lượng tiêu thụ các dòng xe ô tô lắp ráp trong nước. Kết quả phân tích phương sai một yếu tố cho thấy lượng tiêu thụ bình quân đối 2 dòng ô tô MPV/SUV và PC lắp ráp trong nước chia

theo 8 mức thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc có sự khác biệt rõ rệt ở mức ý nghĩa 1%, tuy nhiên khi mức thuế nhập khẩu tăng thì lượng tiêu thụ bình quân tăng giảm không theo xu hướng (Bảng 6).

Bảng 6

Sự khác biệt về lượng tiêu thụ các dòng ô tô MPV/SUV và PC lắp ráp trong nước theo các mức thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc, 2006–2013

Chi tiêu	Mức thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc (%)							
	60	70	71	73	77	80	83	90
Số mẫu quan sát	4	4	12	12	12	20	20	12
Lượng tiêu thụ bình quân (chiếc/tháng)	4.373	4.441	4.845	3.594	5.318	4.013	4.723	1.945
Kiểm định F	8,07*** (***) có ý nghĩa thống kê tại mức ý nghĩa 1%)							
Xác suất (P-value)	0,000 < 0,01							

Nguồn: Kết quả phân tích phương sai một yếu tố (ANOVA single factor)

Kết quả kiểm định ở Bảng 7 cho thấy lượng tiêu thụ đối với 2 dòng ô tô MPV/SUV và PC lắp ráp trong nước bình quân trên tháng ở các mức lệ phí trước bạ khác nhau có sự khác biệt rõ rệt với mức ý nghĩa thống kê 5%. Tuy nhiên, lượng tiêu thụ bình quân theo các mức lệ phí này có xu hướng giảm nhẹ khi mức lệ phí tăng, ngoại trừ ở mức lệ phí 5%, do mức này áp dụng cho các năm đầu của giai đoạn nghiên cứu.

Bảng 7

Sự khác biệt về lượng tiêu thụ các dòng ô tô MPV/SUV và PC lắp ráp trong nước theo các mức lệ phí trước bạ, 2006–2013

Chi tiêu	Mức lệ phí trước bạ đối với ô tô			
	5%	10%	15%	20%
Số mẫu quan sát	41	12	27	16
Lượng tiêu thụ bình quân (chiếc/tháng)	3.660	4.845	4.573	4.169
Kiểm định F	2,93** (** có ý nghĩa thống kê tại mức ý nghĩa 5%)			
Xác suất (P-value)	0,038			

Nguồn: Kết quả phân tích phương sai một yếu tố (ANOVA single factor)

Bảng 8 cho thấy có sự khác biệt về lượng tiêu thụ bình quân trên tháng đối với 2 dòng ô tô MPV/SUV và PC ô tô lắp ráp trong nước tại 2 mức thuế TTĐB (40% và 52%) ở mức ý nghĩa thống kê 1% trong thời gian từ 2006 đến 2013. Lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước bình quân trên tháng ở mức thuế TTĐB 52% cao hơn so nhiều với ở mức 40%.

Bảng 8

Sự khác biệt về lượng tiêu thụ bình quân trên tháng các dòng ô tô MPV/SUV và PC lắp ráp trong nước giữa 2 mức thuế TTĐB, 2006–2013

Chi tiêu	Mức thuế TTĐB đối với ô tô		Chênh lệch
	40%	52%	
Số mẫu quan sát	39	57	18
Lượng tiêu thụ bình quân (chiếc/tháng)	3.190	4.807	1.617***
Kiểm định T	-5,72*** (***) có ý nghĩa thống kê tại mức ý nghĩa 1%)		

Nguồn: Kết quả kiểm định t-test

Để đánh giá tác động của các loại thuế, phí đến lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước, mô hình kinh tế lượng dạng log-linear thể hiện mối quan hệ giữa lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước theo tháng ($\ln Y$) với thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc (X_1), lệ phí trước bạ (X_2) và thuế TTĐB (X_3) đã được ước lượng. Mô hình ước lượng sau khi xử lý hiện tượng phương sai không đồng đều (Heteroscedasticity) cho kết quả ở Bảng 9.

Mô hình cụ thể như sau:

$$\ln Y_i = 8,138 - 0,025X_1 - 0,022X_2 + 0,048X_3 + u_i$$

Hệ số $\chi^2 = 4,620$ với xác suất P-value = 0,032 < 0,05 cho thấy mô hình tồn tại ở mức ý nghĩa 5%. Hệ số tương quan $R^2 = 0,852$ chứng tỏ 85,2% biến động của biến phụ thuộc được giải thích bởi thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc, thuế TTĐB và lệ phí trước bạ.

Bảng 9

Kết quả ước lượng mô hình ảnh hưởng của thuế, phí đến lượng tiêu thụ các dòng ô tô MPV/SUV và PC lắp ráp trong nước, 2006–2013

Tên biến	Ký hiệu	Hệ số	Xác suất (P-value)
Hệ số chặn	-	8,138***	0,000

Tên biến	Ký hiệu	Hệ số	Xác suất (P-value)
Thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc	X_1	-0,025***	0,000
Lệ phí trước bạ	X_2	-0,022 ^{ns}	0,131
Thuế TTĐB	X_3	0,048***	0,000
R^2	-	0,852***	0,000
χ^2	-	4,620**	0,032
Số quan sát		96	

Ghi chú: ***, ** có mức ý nghĩa thống kê tương ứng 1%, 5%; ns không có ý nghĩa thống kê.

3.4. Thảo luận các kết quả nghiên cứu

Trong giai đoạn 2006–2013, Chính phủ đã sử dụng các công cụ thuế, phí như là các giải pháp tình thế để điều tiết thị trường tiêu thụ ô tô trong nước. Trong khi, các nhà sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước cho rằng các chi phí liên quan đến thuế, phí đối với doanh nghiệp và người tiêu dùng ô tô ở VN quá cao. Bên cạnh đó, việc liên tục điều chỉnh chính sách thuế, phí đối với ô tô làm xáo trộn các kế hoạch, chiến lược của họ. Từ năm 2000 đến nay, có tới 23 lần điều chỉnh các loại thuế, phí tuy nhiên việc điều chỉnh ít có tác dụng thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp sản xuất ô tô ở VN (Linh Nguyên, 2003).

Thực tế có khá nhiều loại thuế và phí áp dụng đối với ô tô, tuy nhiên thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc, thuế TTĐB và lệ phí trước bạ có mức thuế suất cao và có tần suất điều chỉnh tương đối nhiều. Chính sách thuế, phí đối với dòng xe thương mại được duy trì ở mức tương đối thấp và ít biến động, cụ thể thuế suất thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc (5-15%), thuế TTĐB (5%), lệ phí trước bạ (2%). Điều này thể hiện chính sách nhất quán của Chính phủ nhằm hỗ trợ cho phát triển kinh tế. Ngược lại, chính sách thuế, phí đối với 2 dòng xe MPV/SUV và PC áp dụng mức thuế suất tương đối cao và không ổn định, làm cho các doanh nghiệp lắp ráp ô tô trong nước gặp nhiều khó khăn, sản lượng tiêu thụ sụt giảm có thể làm cho các hãng sản xuất ô tô chưa thật mặn mà khi đầu tư vào VN. Họ chỉ đầu tư mạnh mẽ khi nhìn thấy sự ổn định môi trường đầu tư, dự báo được tiềm năng thị trường ở đó.

Trong giai đoạn nghiên cứu, mục tiêu của việc điều chỉnh thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc, thuế TTĐB và lệ phí trước bạ rất cụ thể. Kết quả kiểm định thống kê cho thấy tác động của nó đến lượng tiêu thụ bình quân 2 dòng xe MPV/SUV và PC có sự khác biệt rõ ràng giữa các mức thuế, phí khác nhau. Tuy nhiên, mục tiêu cuối cùng của Chính phủ

lại chưa đạt được. Chẳng hạn, theo như kỳ vọng của chính sách, khi thuế TTĐB tăng thì lượng tiêu thụ ô tô trong nước giảm nhằm hạn chế lượng tiêu thụ, tuy nhiên thực tế lại có xu hướng ngược lại. Hơn nữa, lượng tiêu thụ xe lắp ráp còn chịu tác động bởi chính sách thuế nhập khẩu, việc áp thuế suất thuế nhập khẩu cao là để bảo hộ sản xuất trong nước. Các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô chưa tận dụng cơ hội này để đầu tư phát triển sản xuất mà vẫn chủ yếu là nhập khẩu linh kiện về lắp ráp nên tỷ lệ nội địa hóa rất thấp. Bên cạnh đó, việc tăng lệ phí trước bạ nhằm hạn chế lượng ô tô tiêu thụ, đặc biệt là ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, tuy nhiên tình trạng ùn tắc giao thông vẫn diễn ra ngày càng trầm trọng.

Kết quả ước lượng hồi quy cho thấy sự tác động của lệ phí trước bạ ô tô đến lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp không có ý nghĩa thống kê, nguyên nhân là do việc điều chỉnh lệ phí trước bạ chủ yếu nhằm vào người tiêu dùng ở Hà Nội, nơi có mật độ giao thông quá đông và hạ tầng giao thông còn nhiều bất cập. Trong khi, thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc có tác động làm giảm lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước, điều này chứng tỏ sự lệ thuộc lớn của ngành công nghiệp ô tô trong nước với bên ngoài; còn thuế TTĐB lại làm tăng lượng tiêu thụ loại xe này. Điều này được lý giải là do hiện nay tỷ lệ nội địa hóa của các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước rất thấp, họ phải nhập khẩu lượng lớn thiết bị, phụ tùng để lắp ráp. Khi doanh nghiệp nhập khẩu bộ linh kiện rời đồng bộ hoặc không đồng bộ nhưng có mức độ rời rạc thấp hơn mức độ quy định tại Quyết định số 5/2005/QĐ của Bộ Khoa học và Công nghệ (2003) thì phải nộp thuế nhập khẩu theo mức của thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc. Do vậy, chi phí sản xuất trung bình của các doanh nghiệp lắp ráp vẫn ở mức cao, nên giá bán xe lắp ráp không chênh lệch nhiều so với xe nhập khẩu nguyên chiếc. Mặt khác, phản ứng chung của người tiêu dùng khi biết được thông tin thuế nhập khẩu chuẩn bị tăng thì cố gắng mua xe nhập khẩu trước thời điểm tăng thuế có hiệu lực, sau thời điểm đó thị trường sẽ bị suy giảm. Điều này cho thấy sự thiếu ổn định của chính sách càng làm cho thị trường ô tô thêm bất ổn. Bên cạnh đó, người tiêu dùng hiện tại vẫn chưa hoàn toàn tin tưởng vào chất lượng xe ô tô lắp ráp trong nước.

Kết quả ước lượng cũng chỉ ra việc tăng thuế TTĐB dẫn đến lượng tiêu thụ xe ô tô lắp ráp trong nước tăng. Như vậy, với mục đích tăng thuế TTĐB để hạn chế lượng xe tiêu thụ nhưng thực tế lại không giảm mà tăng lên. Điều này được lý giải là do thuế TTĐB tương đối ổn định trong giai đoạn nghiên cứu đối với cả xe lắp ráp và xe nhập khẩu, mặc dù mức thuế suất tương đối cao. Hơn nữa, khách hàng tiêu thụ ô tô là bộ phận

người có thu nhập cao và tương đối cao, nên khi thuế TTĐB tăng không ảnh hưởng nhiều đến nhu cầu tiêu dùng của họ.

4. Kết luận và kiến nghị chính sách

4.1. Kết luận

Lượng tiêu thụ xe ô tô lắp ráp trong nước giai đoạn 2006–2013 có xu hướng không ổn định. Sự biến động này phần nhiều do sự thay đổi các chính sách thuế và phí đối với ô tô bao gồm thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc, thuế TTĐB, đặc biệt là thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc với 8 lần thay đổi. Điều này có thể làm cho các doanh nghiệp lắp ráp ô tô trong nước khó hoạch định được chiến lược lâu dài khi đầu tư vào VN, bởi vì có sự gia tăng nguy cơ rủi ro đối với họ khi các chính sách thuế, phí này thay đổi thất thường.

Các kiểm định thống kê cho thấy lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước có sự khác biệt rõ rệt theo các mức thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc, thuế TTĐB và lệ phí trước bạ. Kết quả ước lượng hồi quy chỉ ra rằng thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc và thuế TTĐB có tác động rõ rệt đến lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước. Tuy nhiên, những tác động này không theo đúng kỳ vọng của chính sách. Như vậy, việc sử dụng công cụ thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc để bảo hộ ngành công nghiệp ô tô trong nước và thuế TTĐB để hạn chế tiêu dùng ô tô đã không đạt được kết quả như mong đợi. Trong khi đó tác động của điều chỉnh lệ phí trước bạ đến lượng tiêu thụ ô tô lắp ráp là chưa rõ ràng.

4.2. Kiến nghị các chính sách

Chính phủ cần có các giải pháp đồng bộ và chiến lược dài hạn để khắc phục những bất cập của chính sách thuế, phí đối với sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô. Đặc biệt, Chính phủ cần giao Bộ Tài chính nghiên cứu lộ trình điều chỉnh thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt phù hợp để kích thích sản xuất, tiêu thụ trong nước theo hướng khuyến khích tiêu dùng các dòng xe có phân khúc trung bình, hạn chế tiêu dùng các dòng xe cao cấp.

Chính phủ cần giao Bộ Công thương chủ trì đề án sản xuất ô tô thương hiệu VN trên cơ sở phối hợp với các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước để tiến tới người tiêu dùng trong nước có thể lựa chọn sản phẩm ô tô do VN chế tạo, tránh lệ thuộc hoàn toàn vào các nhà sản xuất ô tô nước ngoài. Đồng thời, Chính phủ cần tạo môi trường ổn định, đơn giản hóa thủ tục hành chính, khuyến khích thu hút đầu tư nước ngoài vào ngành này, cũng như khuyến khích các doanh nghiệp tăng tỷ lệ nội địa hóa và phát triển ngành công

nghiệp phụ trợ cho sản xuất ô tô trong nước, từng bước nâng cao khả năng cạnh tranh cho doanh nghiệp.

Bên cạnh việc sử dụng công cụ thuế, phí cần tăng cường nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông đáp ứng nhu cầu đi lại bằng ô tô của người dân, đồng thời đa dạng hóa phát triển các loại hình giao thông vận tải bằng đường sắt, đường không, đường thủy, đặc biệt đối với các thành phố lớn hoàn thiện hệ thống giao thông, đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án giao thông công cộng lớn như xe điện ngầm, xe điện trên cao, đường vành đai.

Với dân số trên 90 triệu người cùng với nền kinh tế đang tăng trưởng năng động, thu nhập của người dân ngày càng tăng, nhu cầu mua sắm ô tô ở nước ta ngày càng nhiều, vì vậy cần phải dự báo tiềm năng thị trường, hạn chế tác động tiêu cực đến phát triển ngành công nghiệp ô tô trong nước ■

Tài liệu tham khảo

- Bộ Khoa học và Công nghệ (2003). *Quyết định số 20/2003/QĐ-BKHCN, ngày 31/07/2003 Quy định phân loại, sản xuất lắp ráp ô tô.*
- Bộ Tài chính (2012). *Thông tư số 193/2012/TT-BTC, ngày 15/11/2012, Ban hành Biểu thuế xuất khẩu, biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo danh mục mặt hàng chịu thuế.*
- Bộ Tài chính (2011). *Thông tư số 157/2011/TT-BTC, ngày 14/11/2011, Ban hành Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo danh mục mặt hàng chịu thuế*
- Bộ Tài chính (2010^a). *Thông tư số 184/2010/TT-BTC, ngày 15/11/2010, Quy định mức thuế suất của Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo danh mục mặt hàng chịu thuế*
- Bộ Tài chính (2010^b). *Thông tư số 216/2009/TT-BTC, ngày 12/11/2009, Quy định mức thuế suất của biểu thuế xuất khẩu, biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo danh mục mặt hàng chịu thuế.*
- Bộ Tài chính (2009). *Thông tư số 85/2009/TT-BTC, ngày 28/4/2009, Hướng dẫn thực hiện Quyết định số 58/2009/QĐ-TTg, ngày 16/4/2009 của Thủ tướng CP bổ sung một số giải pháp về thuế nhằm thực hiện chủ trương kích cầu đầu tư và tiêu dùng, ngăn chặn suy giảm kinh tế, tháo gỡ khó khăn đối với doanh nghiệp.*
- Bộ Tài chính (2006). *Quyết định số 78/2006/QĐ-BTC, ngày 29/12/2006, Về việc sửa đổi thuế suất nhập khẩu ưu đãi của một số nhóm mặt hàng để thực hiện Nghị định thư gia nhập Hiệp định thành lập WTO của VN.*
- Bộ Tài chính (2008^a). *Quyết định số 17/2008/QĐ-BTC, ngày 17/4/2008, Về việc sửa đổi mức thuế suất thuế xuất khẩu, mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với một số nhóm mặt hàng trong Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi.*
- Bộ Tài chính (2008^b). *Quyết định số 13/2008/QĐ-BTC, ngày 11/3/2008, Về việc sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng xe ô tô chở người trong Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi.*
- Bộ Tài chính (2007^a). *Quyết định số 85/2007/QĐ-BTC, ngày 18/7/2007, Về việc sửa đổi thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng xe ô tô chở người trong Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi.*

- Bộ Tài chính (2007^b). *Quyết định số 70/2007/QĐ-BTC, ngày 3/8/2007, Về việc sửa đổi thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với một số mặt hàng trong Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi.*
- Bộ Tài chính (2005). *Quyết định số 98/2005/QĐ-BTC, ngày 22/12/2005, Về việc sửa đổi thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với xe ô tô chở người thuộc các nhóm 8702, 8703 trong Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi.*
- Chính phủ (2008). *Nghị định số 80/2008/NĐ-CP, ngày 27/9/2008, Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 176/1999/NĐ-CP, ngày 21/12/1999 và Nghị định số 47/2003/NĐ-CP ngày 12/5/2003 của Chính phủ về lệ phí trước bạ.*
- Chính phủ (2011). *Nghị định số 45/2011/NĐ-CP, ngày 17/6/2011 của Chính phủ về lệ phí trước bạ.*
- Chính phủ (2013). *Nghị định số 23/2013/NĐ-CP, ngày 25/3/2013, Về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 45/2011/NĐ-CP, ngày 17/6/2011 của Chính phủ về lệ phí trước bạ.*
- Feenstra, C. R. (1989). Symmetric pass-through of tariffs and exchange rates under imperfect competition: An empirical test. *Journal of International Economic*. 27, 25-45, North – Holland.
- Feenstra, C. R. & Alan M. T. (2011). *International Trade*, 2nd Ed., pp.237-278, Worth Publisher.
- Geoffrey A. J. & Philip J. R. (2011). *Advanced microeconomic theory*, 3rd Ed., pp.50-52, Prentice Hall.
- Jesus, M. A. ‘Met’ (23/10/2013). [Phỏng vấn]. *Nhiều hãng ô tô muốn đổ vốn vào VN*. Truy cập tại: <http://baodautu.vn/nhieu-hang-o-to-muon-do-von-vao-viet-nam.html-7771>.
- James, S., & Nobes, C. (2009). *The economics of taxation principles, policy and practice*, 8th Edition, Fiscal Publications, U.K, pp.8-10.
- Levinsohn, J. (1988). Empirics of taxes on differentiated products: The case of tariffs in the U.S. automobile industry, In *Trade Policy Issues and Empirical Analysis*, Robert E. Baldwin, Editor, University of Chicago.
- Linh Nguyễn (2013). *Báo động công nghiệp ô tô VN: Chỉ còn trông chờ vào thuế?*, [Báo Diễn đàn Doanh nghiệp]. Truy cập tại: <http://ddd.com.vn/diem-nhan/bao-dong-cong-nghiep-oto-vn-chi-con-trong-cho-va-vo-thue-ky-3-20130731044822560.htm>.
- Markusen, J. R., Melvin, J. R., Kaempfer, W. H., Meskus, K. E. (1995). *International Trade: Theory and Evidence*, McGraw-Hill, Inc., New York, pp. 249-337.
- Phan Tuan & Nguyen T. V. Anh (2008). *Impacts of the Protection Policy for Vietnam's Automobile Industry*, [MPRA Paper No. 54067]. Truy cập tại: <http://mpa.ub.uni-muenchen.de/54067/>.
- Patrick S. Mc Carthy (1996). Market Price and Income Elasticities of New Vehicle Demands, *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 78, No. 3, pp.543-547
- Phúc Vinh. (2015). *Ô tô ở VN đang “công” bao nhiêu loại thuế, phí?*. Truy cập tại: <http://ictnews.vn/cong-nghe-360/o-to-xe-may/o-to-o-viet-nam-dang-cong-bao-nhieu-loai-thue-phi-127772.ict>.
- Quốc hội (2008). *Luật Thuế TTĐB Số 27/2008/QH12, ngày 14/11/2008.*
- Quốc hội (2005). *Luật số 57/2005/QH11, Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế TTĐB, ngày 29/11/2005.*
- Quốc hội (2003). *Luật số 08/2003/QH11, Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế TTĐB, ngày 17/6/2003.*
- Varian, R. H. (1992). *Microeconomic Analysis*, 3rd Edition, W. W. Norton & Company.