BÁO CÁO CỦA NHÓM CÔNG TÁC CÔNG NGHIỆP ÔTÔ - XE MÁY
Diễn đàn Doanh Nghiệp Việt Nam
Tháng 12/2016

Chuẩn bị bởi
Nhóm Công tác Công nghiệp Ôtô -Xe máy
Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam

Nhóm Công tác Công nghiệp Ôtô - Xe máy – Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam bao gồm các công ty thuộc các cấu phần sau của ngành công nghiệp:

a. Xe Ô tô (Xe con và xe thương mại)
   i. CKD (xe lắp ráp/sản xuất nội địa)
   ii. CBU (xe nhập khẩu)
b. Xe Máy (Xe tay ga/Xe số)

Chúng tôi đánh giá cao Nghị quyết số 19/2015/ND-CP của Chính phủ ban hành ngày 12/03/2015, số 19/2016/ND-CP ban hành ngày 28/04/2016 và Nghị quyết số 35/2016/ND-CP ban hành ngày 16/05/2016 nhằm cải thiện môi trường kinh doanh, cạnh tranh quốc gia, và hỗ trợ phát triển doanh nghiệp bao gồm cả những công ty khởi nghiệp. Chúng tôi đặc biệt cảm ơn những chỉ đạo cụ thể của Chính phủ, những nỗ lực từ phía Bộ Tài Chính và Bộ Công Thương trong việc thay đổi luật thuế bao gồm thuế tiêu thụ đặc biệt (SCT) mới và ban hành Quyết định số 229/QD-TTg ngày 04/02/2016 của Thủ tướng Chính phủ. Điều này thể hiện sự quan tâm lớn của Chính phủ đến sự phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, cho phép cạnh tranh lành mạnh và thúc đẩy một sân chơi bình đẳng cho tất cả những người tham gia.

I. CÔNG NGHIỆP Ô TÔ (CKD/CBU)

Nhờ có nỗ lực từ phía Chính phủ trong việc giải quyết những vấn đề chúng tôi đã nêu, cùng với sự gia tăng trong tăng trưởng kinh tế năm nay, quy mô thị trường ô tô trong năm 2016, bao gồm cả xe lắp ráp (CKD) và xe nhập khẩu (CBU), dự đoán sẽ vượt mốc 300,000 xe (tăng hơn 22%). Tuy vậy, sự phát triển của toàn ngành công nghiệp ô tô với hơn 20 công ty và 40 thương hiệu ở Việt Nam vẫn chưa đạt mức mong đợi của các nhà đầu tư và Chính phủ khi tham chiếu đến tổng công suất lắp ráp hiện tại là gần 500.000 chiếc/ năm. Với tỉ lệ xe ô tô sản xuất nội địa khoảng 74% trong cơ cấu doanh số toàn ngành hiện nay, công suất sử dụng thực tế nói chung chỉ đạt khoảng 45% tổng công suất thiết kế. Việc không tận dụng được công suất ngành có thể làm các nhà đầu tư lo ngại và thậm chí đặt dấu hỏi đối với khả năng đầu tư mới trong tương lai.

Yếu tố quan trọng thu hút đầu tư vào một quốc gia là sự tăng trưởng về quy mô tổng thể, năng lực cạnh tranh của lĩnh vực sản xuất lắp ráp và linh kiện, phụ tùng.

Ngoài việc bổ sung ngành ô tô và những ngành công nghiệp hỗ trợ cho ô tô vào danh sách các lĩnh vực khuyến khích đầu tư và đề xuất rà soát một số điều luật thuế gần đây, Chính phủ Việt Nam nên cân nhắc thêm các giải pháp để đẩy nhanh sự tăng trưởng của toàn ngành và nâng cao năng lực cạnh tranh về chi phí lắp ráp/ sản xuất xe trong nước nhằm duy trì ngành công nghiệp ô tô bền vững tại Việt Nam. Những yếu tố này sẽ giúp thu hút các nhà cung cấp và các nhà đầu tư tới Việt Nam nhằm hỗ trợ cho sự tăng trưởng và phát triển của ngành.

Trong phần này, chúng tôi xin nhấn mạnh vào bốn vấn đề chính dưới đây:

1. Kinh doanh ô tô cần được bổ sung vào lĩnh vực kinh doanh có điều kiện trong Luật Đầu tư

Ô tô là một sản phẩm phức tạp, áp dụng nhiều công nghệ hiện đại; cùng với đó, chất lượng xe có ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn giao thông và bảo vệ môi trường. Vì vậy, cần có các dịch vụ và bảo dưỡng chuyên nghiệp để đảm bảo phương tiện luôn trong tình trạng tốt trong suốt quá trình sử dụng. Thông tư 20/2011/TT-BCT (gọi tắt là Thông tư 20) ban hành ngày 12/05/2011 của Bộ Công Thương đã hoàn thành tốt mục tiêu bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, đảm bảo an toàn giao thông và bảo vệ môi trường. Vì vậy, chúng tôi bày tỏ quan ngại sâu sắc về việc đảm bảo các mục tiêu này nếu Chính phủ không kịp thời đưa ra những biện pháp thay thế khi Thông tư 20 hết hiệu lực.

Với sự hỗ trợ từ OEM (Nhà sản xuất phụ tùng gốc), nhà phân phối chính thức xác nhận tình trạng sử dụng của phương tiện và chuẩn bị cả về mảng bán hàng và dịch vụ sau bán hàng, từ đó cung cấp các dịch vụ bảo dưỡng định kỳ, sửa chữa, bảo hành và triệu hồi đối với các xe nhập khẩu chính thức.

Nếu không có sự hỗ trợ từ OEM, các nhà nhập khẩu không chính thức không thể cung cấp các dịch vụ sau bán hàng chính hãng, vì vậy, chất lượng của phương tiện sẽ không được đảm bảo trong quá trình sử dụng.

Đề xuất

Với những lý do trên, VBF kiến nghị Chính phủ bổ sung mục kinh doanh ô tô vào Phụ lục 4 của Luật Đầu tư gồm danh sách các ngành nghề kinh doanh có điều kiện để bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, đảm bảo an toàn giao thông và bảo vệ môi trường.

2. Nhiên liệu phải phù hợp khí thải cần thiết cho xe ô tô và sẵn sàng trên thị trường trước khi mức khí thải được áp dụng

VBF bày tỏ quan ngại sâu sắc về việc thực hiện khí thải theo chuẩn Euro4, dự kiến bắt đầu từ ngày 01/01/2017 theo chỉ thị của Quyết định số 49/2011/QD-TTg (Quyết định 49) của Thủ tướng Chính phủ. Điều này là hoàn toàn không rõ ràng bởi việc giới thiệu nhiên liệu Euro4 chưa được xác nhận, trong khi chỉ còn hơn 02 tháng trước khi việc thực hiện được tiến hành.

Để phù hợp với định hướng của Chính phủ về bảo vệ môi trường và theo dõi sát sao Quyết định 49, các nhà sản xuất ô tô đã chuẩn bị kỹ lưỡng trong 06 năm qua và hiện tại đã sẵn sang nâng cấp từ động cơ Euro2 lên động cơ Euro4 trước ngày 01/01/2017. Tuy nhiên, đến nay nhiên liệu Euro4 vẫn chưa được phân phối trên thị trường. Chúng tôi rất quan ngại về việc sử dụng nhiên liệu Euro2 cho động cơ Euro4 sẽ gây ra những ảnh hưởng nghiêm trọng đến hiệu suất, độ bền, cũng như khí thải của động cơ, tác động tới vấn đề bảo vệ môi trường và lợi ích của người tiêu dùng.

Tác động này sẽ trở nên càng nghiêm trọng đối với động cơ chạy bằng dầu, đặc biệt với những động cơ dầu công suất lớn cho xe buýt hoặc xe tải. Chúng tôi thực sự quan ngại về vấn đề này vì cho đến nay vẫn chưa có thông tin chi tiết về lộ trình giới thiệu nhiên liệu Euro4: khi nào, phân phối tại tỉnh/thành phố nào, có bao nhiêu trạm cung cấp nhiên liệu này?

Vì quan ngại này cùng việc chờ đợi việc giới thiệu nhiên liệu Euro4 quá lâu, một số nhà sản xuất đã phải hoãn việc giới thiệu xe chạy bằng nhiên liệu Euro4. Và họ sẽ phải mất 01 năm để khởi động lại quá trình chuẩn bị giới thiệu, đăng ký và sản xuất xe chạy bằng nhiên liệu Euro4.

Để có thể thực hiện Quyết định 49, góp phần bảo vệ môi trường và quyền lợi người tiêu dùng, chúng tôi mong muốn gửi đề xuất tới Thủ tướng liên quan đến việc thực hiện Euro4 như sau:

- Lộ trình khí thải Euro4:
  - Dành cho xe động cơ xăng: từ 01/01/2017 (không có sự thay đổi so với Quyết định 49)
  - Dành cho xe động cơ dầu: từ 01/01/2018 (hoãn lại 01 năm so với Quyết định 49)

- Lộ trình giới thiệu nhiên liệu Euro4:
  - Ban hành lộ trình giới thiệu nhiên liệu Euro4 và đảm bảo cung cấp nhiên liệu Euro4 trên cả nước trước thời gian áp dụng mức khí thải Euro4 (trước 01/01/2017 đối với xe chạy bằng xăng, trước 01/01/2018 đối với xe chạy bằng dầu)
  - Để ngăn chặn nhiên liệu bị nhầm lẫn với xe cũng như ngăn chặn việc gian lận trong cung cấp nhiên liệu, việc thay thế hoàn toàn nhiên liệu Euro2 thành nhiên liệu Euro4 cần được khuyến khích.

3. Cho phép bất kỳ doanh nghiệp nào được thành lập theo Luật pháp Việt Nam được nhập khẩu và phân phối dầu nhớt

Dầu/Dầu nhớt là một phần rất quan trọng trong việc sản xuất lắp ráp ô tô tại nhà máy và trong các dịch vụ tại các đại lý ô tô. Rất nhiều các nhà sản xuất ô tô đã bắt đầu nhập khẩu và phân phối dầu từ thời điểm thành lập năm 1995-1996. Tuy nhiên, theo Thông tư 34/2013/TT-BCT, các nhà sản xuất ô tô có vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài không được phép nhập khẩu và phân phối dầu bao gồm cả dầu nhớt.

VBF kiến nghị Chính phủ cho phép các nhà sản xuất ô tô tiếp tục nhập khẩu và phân phối kinh doanh các sản phẩm dầu/dầu nhớt để phục vụ cho sản xuất và dịch vụ sau bán hàng.

4. Chính sách phát triển ngành công nghiệp ô tô và các ngành công nghiệp phụ trợ

Do những bất lợi về quy mô sản xuất và kinh tế nhỏ, và phải nhập khẩu hầu hết các linh kiện sản xuất lắp ráp, các nhà sản xuất còn cần phải thanh toán các chi phí liên quan đến vận chuyển, đóng gói và thuế nhập khẩu. Chính vì vậy, chi phí sản xuất trong nước thường cao hơn chi phí sản xuất của xe lắp ráp tại Thái Lan hay Indonesia. Chênh lệch chi phí sản xuất có thể sẽ lên đến 20% sau năm 2018 khi Hiệp định thương mại tự do ASEAN miễn thuế cho các loại xe nhập khẩu nguyên chiếc trong khu vực.

Do đó, các nhà sản xuất ô tô trong nước sẽ phải đối mặt với một tình huống khó khăn để tiếp tục sản xuất trong nước khi mà dòng chảy của nhiều mẫu xe có sức cạnh tranh cao về chi phí được nhập khẩu từ Thái Lan và Indonesia.

Chính sách khuyến khích sản xuất nêu tại Điều 5-1 của Quyết định số 229/QD-TTg của Thủ tướng Chính phủ ban hành ngày 04/02/1016 là một biện pháp quan trọng cho các công ty ô tô. Tuy nhiên, chính sách hiện tại vẫn còn chung chung và gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc chuẩn bị các đề xuất dự án để có thể hưởng ưu đãi từ chính sách này.

Đề xuất

- Loại bỏ tất cả thuế nhập khẩu cho những linh kiện và phụ tùng ô tô mà Việt Nam vẫn chưa sản xuất được để tăng sức cạnh tranh về giá cho các sản phẩm sản xuất trong nước.
- Áp dụng chính sách kiểm soát nghiêm ngặt và minh bạch trong việc nhập khẩu xe nhập nguyên chiếc.
  - Thẩm định giá kê khai của các xe ô tô nhập khẩu
  - Kiểm soát chặt chẽ đối với nhập khẩu "xe đã qua sử dụng"

- Làm rõ nội dung và yêu cầu khuyến khích sản xuất được đề cập trong Quyết định số 229/QD-TTg của Thủ tướng Chính phủ.
- Ban hành các chính sách hấp dẫn có liên quan để đẩy mạnh phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ cho xe ô tô.

II. XE MÁY (XE GA & XE SỐ)

1. Thuế nhà thầu - thuế GTGT tính trên thu nhập của nhà thầu nước ngoài từ nhượng quyền sử dụng nhãn hiệu thương mại

Liên quan đến thuế GTGT thuế nhà thầu đánh trên thu nhập của nhà thầu nước ngoài từ hoạt động nhượng quyền sử dụng nhãn hiệu, hướng dẫn của cơ quan nhà nước trong các giai đoạn trước đây chưa thống nhất. Cụ thể, từ công văn số Công văn số 4153/TCT-CS của Tổng Cục thuế ngày 2/12/2013 hướng dẫn hoạt động này không chịu thuế GTGT, đến Công văn số 631 hướng dẫn hoạt động này chịu thuế GTGT 5% và gần đây, theo Công văn số 10453/BTC-CST ngày 27/7/2016, nhà thầu nước ngoài có thu nhập tiền bản quyền từ việc cấp phép quyền sử dụng nhãn hiệu hàng hoá phải chịu thuế nhà thầu tại Việt Nam theo thuế suất TNDN 10% và thuế suất GTGT 5% (trong trường hợp các nhà cung cấp kê khai và nộp thuế nhà thầu tại Việt Nam theo phương pháp khấu trừ) hoặc 10% thuế GTGT (trong trường hợp các nhà thầu kê khai và nộp thuế nhà thầu tại Việt Nam theo phương pháp hỗn hợp hoặc theo VAS).

Tuy nhiên Công văn mới nhất số 10453/BTC-CST ngày 27/7/2016 không đề cập đến ngày có hiệu lực của việc áp dụng thuế suất tính thuế nhà thầu như trên, ví dụ như Công văn này được áp dụng từ ngày được ban hành - ngày 27/7/2016; hay doanh nghiệp phải bị truy do áp dụng ngày hiệu lực từ ngày 1/10/2014 theo TT 103/2014/TT-BTC; hay cần phải tính nộp thuế cho cả các giai đoạn trước đó.

Đề xuất

Do các hướng dẫn của các cơ quan nhà nước chưa thống nhất nên doanh nghiệp thực sự gặp rất nhiều khó khăn, vướng mắc khi xác định nghĩa vụ thuế phải nộp. Đồng thời, thuế GTGT là thuế gián thu, công ty thực hiện nộp thuế GTGT thay cho nhà thầu nước ngoài, sau đó sẽ được khấu trừ số thuế này vào nghĩa vụ thuế GTGT phải nộp của tháng sau, nên tổng nghĩa vụ thuế sau khi khấu trừ là bằng 0. Do vậy, để giảm thời gian doanh nghiệp phải rà soát và điều chỉnh kê khai, chúng tôi đề xuất thời điểm áp dụng thuế suất theo hướng dẫn của Bộ Tài chính là bắt đầu từ ngày Bộ Tài chính có công văn hướng dẫn, là ngày 27/7/2016. Trong trường hợp Quý Bộ hướng dẫn áp dụng hồi tố công văn này thì chúng tôi kính đề nghị làm rõ thời điểm áp dụng và ***không tính tiền chậm nộp thuế*** do yếu tố khách quan đồng thời cho phép doanh nghiệp khấu trừ thuế GTGT đầu vào đối với khoản thuế phát sinh thêm.

2. Đảm bảo đầu tư

Chương II, Luật đầu tư nêu rõ các quy định về Bảo đảm đầu tư, trong đó Điều 13 khẳng định:

"1. Trường hợp văn bản pháp luật mới được ban hành quy định ưu đãi đầu tư cao hơn ưu đãi đầu tư mà nhà đầu tư đang được hưởng thì nhà đầu tư được hưởng ưu đãi đầu tư theo quy định của văn bản pháp luật mới cho thời gian hưởng ưu đãi còn lại của dự án.

2. Trường hợp văn bản pháp luật mới được ban hành quy định ưu đãi đầu tư thấp hơn ưu đãi đầu tư mà nhà đầu tư được hưởng trước đó thì nhà đầu tư được tiếp tục áp dụng ưu đãi đầu tư theo quy định trước đó cho thời gian hưởng ưu đãi còn lại của dự án."

Điều 3, Nghị định 118 cũng hướng dẫn thêm:

"1. Trong trường hợp văn bản pháp luật mới do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành có quy định làm thay đổi ưu đãi đầu tư đang áp dụng đối với nhà đầu tư trước thời điểm văn bản đó có hiệu lực, nhà đầu tư được bảo đảm thực hiện ưu đãi đầu tư theo quy định tại Điều 13 Luật Đầu tư.

2. Ưu đãi đầu tư được bảo đảm theo quy định tại Khoản 1 Điều này là ưu đãi mà nhà đầu tư được hưởng theo quy định tại văn bản pháp luật có hiệu lực trước thời điểm văn bản pháp luật mới có hiệu lực, gồm:
a) Ưu đãi đầu tư được quy định tại Giấy phép đầu tư, Giấy phép kinh doanh, Giấy chứng nhận ưu đãi đầu tư, Giấy chứng nhận đầu tư, Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư, văn bản quyết định chủ trương đầu tư hoặc văn bản khác của cơ quan nhà nước có thẩm quyền;
b) Ưu đãi đầu tư mà nhà đầu tư được hưởng theo quy định của pháp luật không thuộc trường hợp quy định tại Điểm a Khoản này."

Luật và Nghị định đã nêu rõ nguyên tắc bảo đảm đầu tư; trong đó khẳng định các ưu đãi trong các Giấy phép được cơ quan cấp phép cấp cho nhà đầu tư là những ưu đãi được bảo đảm. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai thực hiện, chúng tôi thấy rằng gần đây nguyên tắc này không được thực hiện.

Đề xuất
Việc áp dụng thi hành nguyên tắc này cần được củng cố lại và đề cao để đảm bảo môi trường đầu tư thuận lợi và lành mạnh cho nhà đầu tư.

3. Mức phạt về chậm nộp tiền thuế: thiếu nhất quán trong các quy định hiện hành
Khoản 9, Điều 2, Thông tư 26/2015/TT-BTC ngày 27/02/2015 quy định như sau:
"e) Trường hợp người nộp thuế khai thiếu tiền thuế của kỳ thuế phát sinh trước ngày 01/01/2015 nhưng sau ngày 01/01/2015, cơ quan nhà nước có thẩm quyền phát hiện qua thanh tra, kiểm tra hoặc người nộp thuế tự phát hiện thì áp dụng tiền chậm nộp theo mức 0,05%/ngày tính trên số tiền thuế khai thiếu từ ngày phải nộp theo quy định của pháp luật đến ngày người nộp thuế nộp tiền thuế khai thiếu vào ngân sách nhà nước"

Khoản 3, Điều 3, Thông tư 130/2016/TT-BTC ngày 12/08/2016 sửa đổi như sau:
"e) Trường hợp người nộp thuế khai thiếu tiền thuế của kỳ thuế phát sinh trước ngày 01/7/2016 nhưng sau ngày 01/7/2016, cơ quan nhà nước có thẩm quyền phát hiện qua thanh tra, kiểm tra hoặc người nộp thuế tự phát hiện thì áp dụng tiền chậm nộp theo mức 0,05%/ngày (hoặc mức phù hợp quy định của văn bản pháp luật từng thời kỳ) từ ngày phải nộp theo quy định của pháp luật đến hết ngày 30/6/2016 và theo mức 0,03%/ngày tính trên số tiền thuế khai thiếu từ ngày 01/7/2016 đến ngày người nộp thuế nộp vào ngân sách nhà nước";

Chúng tôi hiểu rằng, Bộ Tài chính luôn cố gắng ban hành những hướng dẫn chi tiết giúp doanh nghiệp có thể hoàn thành tốt nghĩa vụ về thuế của mình đối với Nhà nước. Tuy nhiên, lại có sự mâu thuẫn giữa các văn bản pháp luật ban hành ở các thời điểm khác nhau khi quy định về cùng 01 vấn đề, khiến cho doanh nghiệp hết sức hoang mang và lo lắng về cơ sở để xác định số tiền phạt mà doanh nghiệp phải thực hiện nộp vào Ngân sách Nhà nước, cụ thể:

Ngày 27/02/2015, Bộ Tài chính ban hành Thông tư 26/2015/TT-BTC hướng dẫn chi tiết về các thức xác định tiền chậm nộp tiền thuế như sau:
"e) Trường hợp người nộp thuế khai thiếu tiền thuế của kỳ thuế phát sinh trước ngày 01/01/2015 nhưng sau ngày 01/01/2015, cơ quan nhà nước có thẩm quyền phát hiện qua thanh tra, kiểm tra hoặc người nộp thuế tự phát hiện thì áp dụng tiền chậm nộp theo mức 0,05%/ngày tính trên số tiền thuế khai thiếu từ ngày phải nộp theo quy định của pháp luật đến ngày người nộp thuế nộp tiền thuế khai thiếu vào ngân sách nhà nước"

Theo đó, có thể hiểu rằng kể từ ngày 01/01/2015, mức tính tiền chậm nộp là 0.05% trên số thuế thiếu, không phân biệt số thuế điều chỉnh là cho thời kỳ nào. Tuy nhiên, Thông tư 130 ban hành lại quy định về việc nếu phát hiện số tiền thuế nộp vào ngân sách nhà nước là thiếu so với quy định, doanh nghiệp sẽ phải áp dụng mức tỷ lệ tính tiền chậm nộp theo quy định của văn bản pháp

luật từng thời kỳ, theo đó đối với kỳ thuế từ 01/7/2014 đến 31/12/2014 sẽ phải áp dụng mức tính tiền chậm nộp là 0,07% trên số thuế thiếu kể từ ngày thứ 91. Như vậy, cùng 01 vấn đề về cách xác định số tiền thuế chậm nộp, nhưng 02 văn bản lại hướng dẫn khác nhau, khiến doanh nghiệp gặp phải rất nhiều khó khăn khi xác định số tiền thuế chậm nộp.

Đề xuất

Chúng tôi kiến nghị Bộ Tài chính thực hiện hướng dẫn đồng nhất cho các trường hợp, để doanh nghiệp có thể hoàn thành đúng và đủ nghĩa vụ về thuế của mình đối với Ngân sách Nhà nước. Đối với vấn đề thiếu nhất quán trong việc tính tiền chậm nộp trong các quy định hiện hành, Bộ Tài chính nên có văn bản hướng dẫn thống nhất cho các Cục thuế tỉnh, thành phố thực hiện.

III. VẤN ĐỀ CHUNG ĐỐI VỚI CÔNG NGHIỆP Ô TÔ /XE MÁY:

1. Cần củng cố an toàn đường bộ

Mặc dù ôtô an toàn hơn xe máy, thời đại cơ giới hóa, ô tô hóa cũng sẽ mang lại những thách thức tiềm năng riêng của mình – một thách thức chính là "yêu cầu an toàn" (ví dụ: kỹ năng lái xe và tuân thủ luật giao thông, tính năng an toàn của xe, cơ sở hạ tầng được nâng cấp,...)

Do đó, Chính phủ nên tiếp cận sự an toàn từ những khía cạnh sau:

- Con người (thái độ tuân thủ và kĩ năng của người điều khiển, hành khách và những người tham gia giao thông khác);
- Phương tiện (dần dần tăng cường các tính năng an toàn của phương tiện phù hợp với cấp độ khu vực);
- Cơ sở hạ tầng (bao gồm đường bộ, bãi để xe và các hệ thống điều khiển giao thông,...);

Để giải quyết các vấn đề trên chúng tôi hiểu cần nhiều thời gian; do vậy, đề nghị Chính phủ bước đầu triển khai một diễn đàn chung với sự tham gia đối thoại của đại diện các bộ ban ngành – Bộ Khoa học & Công nghệ/Bộ Tài chính/Bộ Giao thông Vận tải để thảo luận và xây dựng một khung chính sách với các thông số quan trọng và các mục tiêu chủ chốt cho ngành công nghiệp ôtô & xe máy tại Việt Nam.

IV. KẾT LUẬN

Việc liên kết và hợp tác với các tổ chức, đơn vị đại diện ngành như VBF để giải quyết các vấn đề ngành ôtô & xe máy sẽ giúp xây dựng chính sách tăng trưởng toàn diện, góp phần phát triển toàn ngành và tăng thu ngân sách cho Chính phủ.

Những doanh nghiệp trong ngành công nghiệp ôtô & xe máy cam kết phát triển ngành công nghiệp tại Việt Nam và chúng tôi kính đề nghị Chính phủ xem xét các yếu tố quan trọng trong đề cập ở trên cho cả hai loại xe: xe máy và xe ô tô.

Xin cảm ơn.