

Số: 1356/PTM-PC

Hà Nội, ngày 12 tháng 6 năm 2017

Vv: Góp ý Dự thảo Nghị định về điều kiện  
kinh doanh sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và  
dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô

**Kính gửi: Vụ Công nghiệp nặng – Bộ Công Thương**

Trả lời công văn số 4421/BCT-CNNg ngày 19/05/2017 của Bộ Công Thương đề nghị  
góp ý *Dự thảo Nghị định về điều kiện kinh doanh sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và dịch vụ  
bảo hành, bảo dưỡng ô tô* (sau đây gọi là Dự thảo), Phòng Thương mại và Công nghiệp  
Việt Nam có một số ý kiến như sau:

**1. Xe ô tô điện**

Hiện nay, xe ô tô chạy bằng điện đang là xu hướng phát triển mới của ngành ô tô thế  
giới và được dự đoán sẽ có sự tăng trưởng mạnh trong thời gian tới. Xe ô tô chạy điện có  
một số đặc điểm sau cần được cân nhắc chính sách kỹ hơn:

- Thứ nhất, loại xe này góp phần giảm khí thải gây hiệu ứng nhà kính, giảm ô  
nhiễm không khí do khí thải, góp phần bảo vệ môi trường.
- Thứ hai, do đây là loại xe mới, nhiều hãng sản xuất đang trong giai đoạn thử  
nghiệm, mới một số ít sản xuất hàng loạt. Do đó, nếu phải tuân thủ các quy định  
quản lý quá cứng nhắc có thể dẫn đến cản trở sáng tạo, cản trở khả năng nghiên  
cứu, thử nghiệm của các nhà khởi nghiệp Việt Nam.
- Thứ ba, do lĩnh vực mới nên áp lực cạnh tranh trên thị trường xe điện chưa mạnh  
mẽ bằng dòng xe chạy nhiên liệu hóa thạch dưới 9 chỗ, các hãng sản xuất chưa có  
nhiều thương hiệu mạnh và cũng chưa có được quy mô sản xuất lớn để tiết giảm  
chi phí. Chính điều này gợi mở khả năng phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam  
theo hướng sản xuất xe điện.

Vì những lý do đó, VCCI đề nghị cơ quan soạn thảo loại bỏ ô tô chạy điện ra khỏi phạm  
vi điều chỉnh của Nghị định này nhằm không làm cản trở cơ hội phát triển xe chạy bằng điện  
tại Việt Nam.

**2. Bảo hành, bảo dưỡng xe ô tô**

Điều 4 của Nghị định đang quy định nghĩa vụ bảo hành thời hạn tối thiểu 3 năm hoặc  
100.000 km, tùy điều kiện nào đến trước. Theo phản ánh của các doanh nghiệp, thời hạn bảo  
hành như vậy tương đối phù hợp với các dòng xe chở người dưới 9 chỗ. Tuy nhiên, đối với

các dòng xe buýt, xe tải thì thời hạn này là quá dài so với thực tế thị trường hiện nay. Thời gian bảo hành của xe buýt, xe tải thông thường chỉ dừng lại ở mức 12-18 tháng. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo quy định theo hướng phân loại 2 dòng xe và giảm thời gian bảo hành đối với dòng xe tải, xe buýt.

### **3. Trách nhiệm triệu hồi ô tô và thu hồi ô tô thải bỏ**

Triệu hồi ô tô là nghĩa vụ xử lý các lỗi kỹ thuật hoặc vi phạm các quy định, quy chuẩn kỹ thuật của ô tô. Lỗi kỹ thuật hoặc vi phạm các quy định, quy chuẩn của ô tô phát sinh trong quá trình thiết kế và sản xuất, lắp ráp ô tô, cho đến khi ô tô xuất xưởng. Những công đoạn này đều thuộc trách nhiệm của nhà sản xuất, chứ không phải nhà phân phối. Do đó, trong mọi trường hợp, trách nhiệm triệu hồi luôn thuộc về nhà sản xuất. Trên thực tế, trong nhiều trường hợp, nhà sản xuất có thể thỏa thuận với nhà phân phối để nhà phân phối thay mình đứng ra thực hiện nghĩa vụ triệu hồi sản phẩm đối với người tiêu dùng. Tuy nhiên, đây chỉ là quan hệ đại diện trong dân sự, còn trách nhiệm chính vẫn thuộc về nhà sản xuất.

Đối với ô tô sản xuất trong nước, trong trường hợp nhà sản xuất không hoàn thành nghĩa vụ triệu hồi thì sẽ chịu những chế tài như thu hồi Giấy chứng nhận kiểu loại theo quy định tại Thông tư 30/2011/TT-BGTVT và Thông tư 54/2014/TT-BGTVT. Đối với ô tô nhập khẩu nguyên chiếc, trong trường hợp nhà sản xuất nước ngoài không hoàn thành nghĩa vụ triệu hồi thì Việt Nam có quyền ra lệnh cấm nhập khẩu đối với sản phẩm tương tự từ nhà sản xuất đó.

Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo sửa đổi lại Điều 5 của Dự thảo theo hướng như sau:

- Doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô (kể cả ô tô sản xuất trong nước và ô tô nhập khẩu) phải chịu trách nhiệm triệu hồi ô tô bị lỗi kỹ thuật
- Doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô có thể ủy quyền cho doanh nghiệp phân phối, đại lý, doanh nghiệp nhập khẩu ô tô để thực hiện việc triệu hồi.

### **4. Điều kiện sản xuất, lắp ráp ô tô**

Việc bảo đảm chất lượng ô tô sản xuất tại Việt Nam đang được quản lý theo quy định tại Thông tư 30/2011/TT-BGTVT và Thông tư 54/2014/TT-BGTVT. Để đưa một chiếc xe ra thị trường, nhà sản xuất đang phải thực hiện các công đoạn như sau:

- (1) Thiết kế mẫu xe ô tô theo đúng các quy chuẩn kỹ thuật
- (2) Nộp mẫu thiết kế cho Cục Đăng kiểm để thẩm định.
- (3) Sản xuất mẫu điển hình theo đúng thiết kế

- (4) Thử nghiệm mẫu điển hình để bảo đảm đáp ứng về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường
- (5) Cục Đăng kiểm đánh giá điều kiện kiểm tra chất lượng sản phẩm tại Cơ sở sản xuất nhằm bảo đảm rằng những chiếc xe khác của kiểu loại đó được sản xuất đúng với thiết kế. Việc kiểm tra này được tiến hành lần đầu khi cấp giấy chứng nhận cho kiểu loại đó, định kỳ hàng năm và đột xuất khi có dấu hiệu sản phẩm không đạt chất lượng.
- (6) Xin cấp giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho kiểu loại đó
- (7) Cơ sở sản xuất phải kiểm tra chất lượng xe xuất xưởng để bảo đảm các sản phẩm này đúng tiêu chuẩn, quy chuẩn như hồ sơ kiểm tra sản phẩm và mẫu điển hình đã được chứng nhận. Việc kiểm tra xuất xưởng này có thể có sự giám sát của Cục Đăng kiểm.
- (8) Nếu phát hiện có lỗi trong thiết kế hoặc lỗi trong việc sản xuất hàng loạt thì sẽ tiến hành triệu hồi sản phẩm.

Phương pháp quản lý tại Thông tư 30 và 54 là theo từng kiểu loại xe, chứ không theo từng cơ sở sản xuất. Nói cách khác, đây là việc kiểm tra chất lượng sản phẩm hàng hóa, chứ không phải là điều kiện đầu tư kinh doanh. VCCI đánh giá rằng phương pháp quản lý tại Thông tư 30 và 54 là phù hợp. Qua thực tiễn triển khai nhiều năm qua vẫn bảo đảm chất lượng ô tô sản xuất trong nước, một số trường hợp đã phải tiến hành triệu hồi nhưng không nghiêm trọng.

Do đó, việc đưa ra các điều kiện đầu tư kinh doanh đối với cơ sở sản xuất ô tô cần được cân nhắc kỹ lưỡng, tập trung vào những điểm còn khiếm khuyết của Thông tư 30 và 54, chứ không nên đưa ra các nghĩa vụ pháp lý mới chòng chéo với những quy định đã thực hiện. Cụ thể như sau:

- Tổ chức bộ máy và nhân lực

Việc đặt thêm điều kiện về tổ chức bộ máy và nhân lực là không cần thiết, can thiệp vào quyền tự do kinh doanh (tổ chức nội bộ) của doanh nghiệp. Khi mà đã có một cơ chế để quản lý chất lượng sản phẩm đầu ra tương đối hoàn thiện thì việc doanh nghiệp tổ chức sản xuất như thế nào không phải là vấn đề Nhà nước cần quá quan tâm. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo bỏ Điều 9 của Dự thảo.

- Điều kiện về nhà xưởng, dây chuyền lắp ráp, dây chuyền hàn, dây chuyền sơn

Điều 10 của dự thảo yêu cầu doanh nghiệp sản xuất ô tô phải sở hữu nhà xưởng, dây chuyền lắp ráp, dây chuyền hàn và phải sở hữu hoặc thuê dây chuyền sơn. Việc đưa ra các

điều kiện kinh doanh này cũng không cần thiết và can thiệp vào quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp. Việc doanh nghiệp tự mình làm, tự đầu tư dây chuyền hoặc thuê người làm các công đoạn của quá trình sản xuất, tự mình sản xuất hay mua lại bán thành phẩm của đơn vị khác nên để doanh nghiệp tự quyết định.

- Điều kiện về dây chuyền kiểm tra chất lượng sản phẩm

Việc yêu cầu điều kiện về dây chuyền kiểm tra chất lượng ô tô trước khi xuất xưởng là cần thiết. Khác với các dây chuyền hàn, sơn, lắp ráp, hay nhà xưởng, dây chuyền kiểm tra kỹ thuật là trang thiết bị có tác dụng bảo đảm chất lượng sản phẩm trước khi xuất xưởng nên cần thiết phải có.

Tuy nhiên, hiện nay, Thông tư 30 và 54 đã có quy định về các thiết bị kiểm tra chất lượng tại Phụ lục VII. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo cân nhắc việc đưa quy định này vào Dự thảo. Nếu quy định tại Dự thảo phù hợp hơn so với Phụ lục VII của Thông tư 30 và 54 thì có thể đưa vào nhưng cần nêu rõ rằng Phụ lục VII của hai Thông tư trên hết hiệu lực. Ngược lại, nếu quy định tại Phụ lục VII của Thông tư 30 và 54 phù hợp hơn thì không nên quy định trong Dự thảo này, tránh sự trùng lặp, chồng chéo, không thống nhất của hệ thống pháp luật.

- Điều kiện về đường thử ô tô

Đường thử ô tô cũng có ý nghĩa nhằm kiểm tra chất lượng xe trước khi xuất xưởng và là một thành tố cần thiết nhằm bảo đảm chất lượng xe ô tô. Do đó, việc yêu cầu doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp phải có đường thử ô tô là cần thiết.

Tuy nhiên, việc yêu cầu doanh nghiệp phải sở hữu cơ sở vật chất là không cần thiết, mà chỉ cần có quyền sử dụng là đủ. Quyền sở hữu bao gồm quyền chiếm hữu, quyền sử dụng và quyền định đoạt. Từ góc độ quản lý, doanh nghiệp chỉ cần có quyền sử dụng cơ sở vật chất là đủ để sản xuất hoặc kiểm tra chất lượng xe. Việc yêu cầu doanh nghiệp phải có thêm các quyền chiếm hữu và quyền định đoạt đối với tài sản là cơ sở vật chất là không cần thiết.

Hơn nữa, việc yêu cầu quyền sở hữu sẽ cản trở việc nhiều doanh nghiệp hợp tác với nhau để sản xuất. Ví dụ, một doanh nghiệp sản xuất ô tô ký hợp đồng với một doanh nghiệp cho thuê tài chính. Theo quy định của Luật các tổ chức tín dụng, công ty cho thuê tài chính sẽ mua tài sản là máy móc, nhà xưởng, sở hữu máy móc, nhà xưởng đó rồi cho công ty sản xuất ô tô thuê để sản xuất. Đây là một trong những hình thức huy động tín dụng hiệu quả của thị trường. Nếu Dự thảo quy định cứng bắt buộc phải sở hữu cơ sở vật chất thì sẽ cản trở những mô hình hợp tác, mà cho thuê tài chính trên là một ví dụ.

## 5. Điều kiện cơ sở bảo hành, bảo dưỡng

Điều 28 của Dự thảo quy định về điều kiện cơ sở bảo hành, bảo dưỡng, theo hướng liệt kê 6 điều kiện và có đoạn: "*Các điều kiện... nêu trên phải đáp ứng yêu cầu... tại Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 11794 Tiêu chuẩn cơ sở bảo dưỡng sửa chữa ô tô và các phương tiện tương tự*". Trên thực tế, 6 điều kiện này và các yêu cầu tại TCVN 11794 có sự không thống nhất, như yêu cầu về quyền sử dụng đất tối thiểu 5 năm, hay thiết bị chẩn đoán động cơ. Điều này sẽ tạo sự không thống nhất trong áp dụng pháp luật. Đề nghị cơ quan soạn thảo sửa đổi Điều 28 theo hướng chỉ viện dẫn TCVNN 11794, mà không quy định gì thêm.

Điều 28.5.b quy định thiết bị chẩn đoán động cơ phải có "*phần mềm... tuân thủ quy định về sở hữu trí tuệ, được cung cấp bởi nhà sản xuất ô tô*". Đề nghị cơ quan soạn thảo bỏ đoạn "*được cung cấp bởi nhà sản xuất ô tô*" vì điều này sẽ tạo sự phụ thuộc của cơ sở bảo hành, bảo dưỡng vào nhà sản xuất ô tô.

## 6. Xử lý chuyển tiếp

Điều 38.1 yêu cầu từ ngày 01/07/2020, các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu ô tô phải **sở hữu** cơ sở bảo hành. Tương tự như ý kiến tại Mục 4 của Công văn này, yêu cầu quyền tài sản đến mức có quyền sở hữu là không cần thiết, đề nghị cơ quan soạn thảo sửa đổi theo hướng doanh nghiệp chỉ cần có quyền sử dụng Cơ sở bảo hành bảo dưỡng là đủ (dưới các hình thức như sở hữu, thuê, mượn. Khi doanh nghiệp mất quyền sử dụng Cơ sở bảo hành bảo dưỡng (đã bán cơ sở mình sở hữu cho người khác, hoặc hết thời hạn hợp đồng thuê, mượn) thì khi đó doanh nghiệp không còn đáp ứng điều kiện đầu tư kinh doanh và bị xử lý theo quy định của pháp luật.

## 7. Thủ tục hành chính

Điều 13.2 về thủ tục cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện sản xuất, lắp ráp ô tô mới chỉ quy định thời hạn đối với việc yêu cầu hoàn thiện hồ sơ, thời hạn từ khi có kết quả kiểm tra thực tế cho đến khi cấp Giấy chứng nhận. Trong khi đó, thời hạn từ khi nhận hồ sơ cho đến khi có kết quả kiểm tra thực tế thì chưa có quy định.

Tương tự, Điều 14.3 về thủ tục cấp sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận cũng chưa có quy định về thời gian kiểm tra thực tế; Điều 22.2 về thủ tục cấp Giấy phép kinh doanh nhập khẩu ô tô, Điều 23.3 về cấp sửa đổi, bổ sung Giấy phép này; Điều 29.2 về thủ tục cấp Giấy chứng nhận cơ sở bảo hành, bảo dưỡng ô tô. Đề nghị cơ quan soạn thảo sửa đổi tất cả các thủ tục hành chính trên theo đúng các yêu cầu của Nghị định 63/2010/NĐ-CP về kiểm soát thủ tục hành chính.

## 8. Kỹ thuật lập pháp

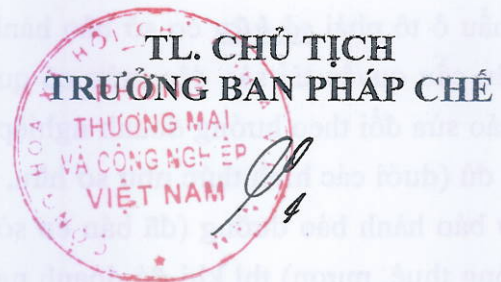
Dự thảo hiện đang có rất nhiều các quy định chỉ mang tính dẫn chiếu, quy định lại các vấn đề đã được quy định trong các văn bản quy phạm pháp luật khác, ví dụ: Điều 6, Điều 7, Điều 8, Điều 11, Điều 12, Điều 20.4, Điều 27, Điều 28.7, Điều 28.8, Điều 28.9,... Trong khi đó, Điều 8.2 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2015 quy định: "*Văn bản quy phạm pháp luật phải quy định cụ thể nội dung cần điều chỉnh, không quy định chung chung, không quy định lại các nội dung đã được quy định trong văn bản quy phạm pháp luật khác.*" Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát và loại bỏ các quy định trùng lặp.

Trên đây là một số ý kiến ban đầu của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam đối với Dự thảo *Nghị định về điều kiện đầu tư kinh doanh sản xuất, lắp ráp ô tô, nhập khẩu ô tô và dịch vụ bảo hành, sửa chữa xe ô tô*. Rất mong quý Cơ quan soạn thảo cân nhắc để chỉnh sửa, hoàn thiện.

Trân trọng cảm ơn sự hợp tác của quý Cơ quan. *lđ*

### Nơi nhận:

- Như trên;
- VPCP, BGTVT, BTP;
- Chủ tịch Vũ Tiến Lộc (để báo cáo);
- Lưu VT, PC.



**Đậu Anh Tuấn**