**BÁO CÁO CỦA NHÓM CÔNG TÁC Ô TÔ VÀ XE MÁY**

*Chuẩn bị bởi*

*Nhóm Công tác Ô tô và Xe máy*

1. **CÁC NỘI DUNG DO NGÀNH Ô TÔ ĐỀ XUẤT**
2. **Đề xuất phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô Việt Nam**

Trước tiên, chúng tôi xin được cám ơn Chính phủ đã nỗ lực trong việc cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia và hỗ trợ sự phát triển của doanh nghiệp thông qua nghị quyết số 19/2016/NQ-CP và nghị quyết số 35/2016/NQ-CP.

Trong bài trình bày này, chúng tôi xin chia sẻ quan điểm làm thế nào để phát triển các nhà cung cấp cho công nghiệp phụ trợ ô tô và công nghiệp ô tô Việt Nam trong dài hạn.

Trong xu hướng hội nhập hiện nay của khu vực và quốc tế, tất cả các doanh nghiệp cần liên kết với nhau để tạo dựng nền tảng hợp tác kinh doanh đồng thời phát triển các hoạt động kinh doanh hiện tại theo hướng cải thiện nguồn lực và tận dụng các cơ hội mới để phát triển thị trường. Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cũng không nằm ngoài xu thế đó.

Cân nhắc bối cảnh đó, chúng tôi xin được nêu ra một vài vấn đề của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam (bao gồm cả công nghiệp sản xuất linh kiện) như sau:

1. **Sản lượng nhỏ khiến ngành công nghiệp sản xuất linh kiện ô tô và công nghiệp ô tô kém năng lực cạnh tranh**

Dung lượng thị trường ô tô Việt Nam còn khiêm tốn, đạt khoảng 300,000 xe (trong đó khoảng 230,000 xe lắp ráp trong nước và khoảng 70,000 xe nhập khẩu) trong năm 2016. Tính đến cuối tháng 10 năm 2017, thị trường ô tô giảm khoảng 9% so với cùng kỳ năm ngoái. Các nhà đầu tư và Chính phủ đều không hài lòng do tổng công suất sử dụng chỉ đạt 50% tổng công suất đăng ký. Hơn nữa, trước đây thị trường ô tô rất không ổn định nên các nhà đầu tư không thể quyết định đầu tư dài hạn.

Do bất lợi về sản lượng dẫn đến thiếu lợi thế về quy mô, các nhà cung cấp rất khó khăn để đầu tư sản xuất các linh kiện đòi hỏi hàm lượng đầu tư cao (đặc biệt là máy móc, khuôn và đồ gá) vì như vậy sẽ dẫn đến khấu hao trên một sản phẩm cao khiến linh kiện sản xuất trong nước kém cạnh tranh so với linh kiện nhập khẩu.

Điều này dẫn đến thực tế là không nhiều nhà cung cấp có thể tồn tại ở Việt Nam và cung cấp linh kiện cho các hãng lắp ráp ô tô trong nước. Một vài dự án FDI lớn đầu tư vào khu chế xuất (EPZ) hoặc khu công nghiệp (IZ) để sản xuất linh kiện xuất khẩu. Tuy nhiên, hầu hết các linh kiện này lại không phù hợp với nhu cầu của các hãng sản xuất ô tô trong nước nên không thể cung cấp cho thị trường nội địa.

Do không có sẵn nguyên liệu và linh kiện trong nước, các nhà sản xuất phụ tùng lớn hơn và các nhà sản xuất xe ô tô phải nhập khẩu hầu hết nguyên liệu và linh kiện kèm theo chi phí phát sinh do logistic, chi phí đóng gói và thuế nhập khẩu. Các chi phí này khiến cho chênh lệch giữa chi phí sản xuất trong nước và chi phí sản xuất xe nhập khẩu từ Thái Lan và Indonesia càng lớn, lên đến 20%. Vì vậy, khả năng cạnh tranh của xe sản xuất trong nước đặc biệt yếu đi từ năm 2018 khi thuế nhập khẩu từ ASEAN vào Việt Nam giảm xuống còn 0%.

1. **Năng lực đáp ứng yêu cầu về chất lượng/chi phí/giao hàng (QCD) của nhà cung cấp**

Như đề cập ở trên, một chiếc xe ô tô được lắp ráp từ hàng nghìn linh kiện bao gồm các cụm linh kiện lớn như động cơ được cấu thành từ hàng trăm các linh kiện nhỏ hơn. Đó là lý do tại sao các nhà sản xuất ô tô có hệ thống cung cấp phức tạp và nhiều tầng (nhà cung cấp cấp 1, cấp 2, cấp 3 và nhà cung cấp nguyên vật liệu), trong đó mỗi tầng lại bao gồm rất nhiều nhà cung cấp khác nhau.

Nhà cung cấp cấp 2 và cấp 3 cần phải tuân thủ chặt chẽ yêu cầu sản xuất như chất lượng/chi phí/giao hàng (QCD) trong khi nhà cung cấp cấp 1 cần thỏa mãn thêm yêu cầu về năng lực nghiên cứu và phát triển (R&D). Vì vậy, phát triển nhà cung cấp cần rất nhiều nỗ lực, thời gian & khả năng đầu tư.

Năng lực QCD trở thành vấn đề lớn đối với các nhà cung cấp Việt Nam do trên thực tế:

* Không nhiều nhà cung cấp đáp ứng được tiêu chuẩn QCD để tham gia chuỗi cung cấp toàn cầu.
* Các nhà cung cấp Việt Nam cần có bản quyền hoặc chuyển giao công nghệ hoặc thỏa thuận cấp phép từ các nhà cung cấp chính hãng.
* Các linh kiện ô tô yêu cầu tiêu chuẩn rất cao về môi trường và an toàn.

1. **Các vấn đề khác**

Hiện nay, Việt Nam còn thiếu các chính sách và cơ chế phát triển công nghiệp hỗ trợ hợp lý. Mặc dù chính phủ đã ban hành một số quyết định và nghị định về công nghiệp hỗ trợ, tuy nhiên, trên thực tế không nhiều nhà cung cấp được hưởng lợi từ chính sách do thủ tục áp dụng rất phức tạp.

Bên cạnh đó, hệ thống thông tin về các nhà cung cấp ô tô chưa đầy đủ và chi tiết về năng lực sản xuất hoặc không được cập nhật thường xuyên khiến cho các nhà sản xuất mất nhiều thời gian và nỗ lực để tìm ra một nhà cung cấp phù hợp trong rất nhiều các nhà cung cấp với năng lực QCD khác nhau.

***Đề xuất***

Chúng tôi tin rằng để phát triển công nghiệp ô tô và công nghiệp phụ trợ ô tô cần thực hiện giải pháp đồng bộ dựa trên 3 nhóm chính sách trụ cột chính:

* Thứ nhất, nhóm chính sách nhằm duy trì sự tăng trưởng ổn định của thị trường, gồm cả các giải pháp hạn chế tác động tiêu cực lên thị trường (như phát triển cơ sở hạ tầng) hoặc các nỗ lực để đạt được sự ủng hộ của công chúng cho sự phát triển ổn định. Đây có thể coi là các giải pháp quan trọng và bền vững nhất.
* Thứ hai, nhóm chính sách hỗ trợ giảm chênh lệch chi phí sản xuất giữa xe sản xuất trong nước và xe nhập khẩu dựa trên nguyên tắc đảm bảo đối xử công bằng, minh bạch giữa tất cả các nhà sản xuất và phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam.
* Cuối cùng, nhóm chính sách thúc đẩy sự phát triển của các nhà cung cấp (như chương trình đào tạo các nhà cung cấp, hỗ trợ đầu tư khuôn và đồ gá v.v.)

Về các chính sách cụ thể, chúng tôi xin được đề xuất như sau:

*Đối với Chính phủ*

Năm vừa qua, VBF đã đề xuất chính phủ thành lập Tổ công tác Ô tô liên ngành bao gồm các nhà sản xuất lắp ráp và các nhà cung cấp để làm rõ chính sách phát triển sản xuất trong nước. Chúng tôi rất vui mừng vì tổ công tác đã được thành lập. Tuy nhiên, hoạt động chính mới chỉ dừng lại ở các hoạt động đi thăm nhà máy của các hãng sản xuất lớn để tìm hiểu tình hình sản xuất thực tế và lắng nghe kiến nghị của doanh nghiệp. Chúng tôi đề xuất Tổ công tác mời thêm một số nhà cung cấp tham gia do họ có sự hiểu biết sâu rộng về công nghiệp hỗ trợ. Bên cạnh đó, chúng tôi đề nghị tổ công tác tổ chức thường xuyên các cuộc họp giữa các thành viên với nội dung và chương trình cụ thể sau đó báo cáo kết quả cho Thủ tướng thường xuyên hơn.

Ngoài ra, chính phủ nên khuyến khích các nhà cung cấp nước ngoài tham gia thị trường Việt Nam và khuyến khích doanh nghiệp trong nước mở rộng đầu tư vào sản xuất linh kiện ô tô.

*Đối với các nhà cung cấp*

Chúng tôi cho rằng các nhà cung cấp cấp 2 và cấp 3 không nên đặt tham vọng“nhảy cóc” lên thành nhà cung cấp cấp 1 trong ngắn hạn mà nên tập trung đáp ứng các yêu cầu về QCD và hợp tác với các nhà cung cấp nước ngoài để phát triển hoạt động sản xuất kinh doanh cũng như nhận được chuyển giao công nghệ. Bên cạnh đó, các nhà cung cấp nên tham gia các chương trình kết nối cơ sở dữ liệu và kinh doanh, xây dựng thông tin giới thiệu công ty đầy đủ và hấp dẫn. Với cách làm như vậy, họ có thể từng bước nâng cao hiểu biết về yêu cầu của nhà sản xuất và chủ động nâng cao năng lực QCD thông qua cải thiện chất lượng sản phẩm và quản lý năng suất, giảm chi phí sản xuất và nâng cao năng lực giao hàng, đảm bảo phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế và từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh toàn cầu.

*Đối với nhà sản xuất ô tô*

Chúng tôi sẽ tiếp tục cung cấp các hướng dẫn về việc tuyển chọn nhà cung cấp, các điều kiện tuyển chọn và danh sách các linh kiện chúng tôi có kế hoạch nội địa hóa để các nhà cung cấp tiềm năng cân nhắc. Ngoài ra, chúng tôi có thể giúp đỡ các nhà cung cấp tiềm năng phát triển năng lực QCD và tiếp nhận chuyển giao công nghệ (ví dụ Toyota Việt Nam cử chuyên gia tới các nhà cung cấp để thực hiện các chương trình hỗ trợ nâng cao năng lực và chia sẻ bí quyết quản lý sản xuất). Chúng tôi cũng mở rộng cơ hội tuyển chọn nhà cung cấp không phân biệt các nhà cung cấp nước ngoài hay nhà cung cấp trong nước.

1. **Kiến nghị liên quan đến nghị định 116/2017/NĐ-CP quy định điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô**

Chúng tôi muốn bày tỏ quan ngại sâu sắc về một số quy định gây ảnh hưởng hết sức nặng nề đến hoạt động của các doanh nghiệp ô tô tại Nghị định 116/2017/NĐ-CP ngày 17/10/2017 của Chính phủ (Nghị định 116).

1. **Yêu cầu về việc các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô phải cung cấp giấy chứng nhận chất lượng kiểu loại của cơ quan có thẩm quyền nước ngoài**

Theo điểm a, khoản 2, Điều 6:

*“a) Ô tô chưa qua sử dụng:*

*- Khi tiến hành kiểm tra, thử nghiệm, doanh nghiệp nhập khẩu ô tô phải cung cấp cho cơ quan quản lý chất lượng các giấy tờ sau: Bản sao Giấy chứng nhận chất lượng kiểu loại ô tô nhập khẩu được được cấp bởi cơ quan, tổ chức có thẩm quyền nước ngoài từ ngày 1/1/2018.”*

Liên quan đến yêu cầu này, đa số các doanh nghiệp ô tô đều không thể tìm được bất kỳ một giấy chứng nhận kiểu loại nước ngoài nào theo như mô tả tại Nghị định 116. Như Quý cơ quan đã biết, Chính phủ của mỗi quốc gia tiến hành thử nghiệm và cấp chứng nhận theo tiêu chuẩn của quốc gia đó cho các xe ô tô tiêu thụ trong nước mà thôi, các xe ô tô sản xuất để xuất khẩu không thuộc đối tượng này. Các xe ô tô xuất khẩu được sản xuất với mục tiêu đáp ứng mong đợi của khách hàng và tuân thủ tiêu chuẩn kỹ thuật cụ thể của từng quốc gia nhập khẩu. Do đó, sẽ luôn có sự khác biệt nhất định giữa thông số kỹ thuật của xe xuất khẩu và xe tiêu thụ trong nước.

Ngoài ra, một số quốc gia cũng không có giấy chứng nhận chất lượng kiểu loại cho toàn xe vì Chính phủ chỉ kiểm tra khí thải, hoặc để nhà sản xuất tự chứng nhận. Một số quốc gia có giấy chứng nhận chất lượng kiểu loại, nhưng có thể không được Cục đăng kiểm Việt Nam chấp nhận do có sự khác biệt về vị trí tay lái, tiêu chuẩn khí thải hay thông số kỹ thuật.

Dưới đây là bản tổng hợp chi tiết các giấy chứng nhận chất lượng ở nước ngoài và nhận định về khả năng được Cục đăng kiểm Việt Nam (VR) chấp nhận.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Quốc gia** | **Giấy chứng nhận**  **cho xe ô tô tiêu thụ trong nước** | | | **Khác biệt chủ yếu với xe ô tô xuất khẩu sang Việt Nam** | **Khả năng được VR chấp nhận** |
| **Khí thải** | **An toàn** | **Linh kiện** |
| Thái Lan | ⃝ | 🞮 | ⃝ | Tay lái nghịch, không có thử nghiệm an toàn xe | 🞮 |
| Indonesia | ⃝ | ⃝ | ⃝ | Tay lái nghịch, tiêu chuẩn khí thải Euro2 | 🞮 |
| Philippines | ⃝ | 🞮 | ⃝ | Không có thử nghiệm an toàn xe | 🞮 |
| **Quốc gia** | **Giấy chứng nhận**  **cho xe ô tô tiêu thụ trong nước** | | | **Khác biệt chủ yếu với xe ô tô xuất khẩu sang Việt Nam** | **Khả năng được VR chấp nhận** |
| **Khí thải** | **An toàn** | **Linh kiện** |
| Trung Quốc | ⃝ | ⃝ | ⃝ | Tiêu chuẩn khí thải Euro5 | 🞮 |
| Nhật Bản | ⃝ | ⃝ | ⃝ | Tay lái nghịch, tiêu chuẩn khí thải Euro 6 | 🞮 |
| Hàn Quốc | 🞮 | 🞮 | 🞮 | Tiêu chuẩn khí thải ~ Euro 6 | 🞮 |
| Liên minh Châu Âu | ⃝ | ⃝ | ⃝ | Tiêu chuẩn khí thải Euro 6 | 🞮 |
| Mỹ | ⃝ | 🞮 | 🞮 | Tiêu chuẩn khí thải ~ Euro 6 | 🞮 |

*Ký hiệu:*

⃝ : có tiến hành, hoặc có khả năng được chấp nhận

🞮 : không tiến hành, hoặc không được chấp nhận

Bởi vậy, chúng tôi xin đề nghị Bộ giao thông vận tải và Cục đăng kiểm xem xét linh hoạt chấp thuận Giấy chứng nhận chất lượng kiểu loại hoặc do cơ quan có thẩm quyền nước ngoài cấp hoặc do Cục Đăng kiểm Việt Nam tiến hành kiểm tra và cấp. Chúng tôi xin kiến nghị bổ sung quy định này vào nội dung dự thảo Thông tư hướng dẫn triển khai Nghị định 116 của Bộ Giao thông vận tải đang lấy ý kiến.

1. **Tài liệu về kết quả đánh giá điều kiện đảm bảo chất lượng tại nhà máy sản xuất cấp bởi các cơ quan, tổ chức có thẩm quyền nước ngoài**

Theo điểm a, khoản 2, Điều 6:

*“a) Ô tô chưa qua sử dụng:*

*- Khi tiến hành kiểm tra, thử nghiệm, doanh nghiệp nhập khẩu ô tô phải cung cấp cho cơ quan quản lý chất lượng các giấy tờ sau: tài liệu về kết quả đánh giá điều kiện đảm bảo chất lượng của doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nước ngoài đối với nhà máy sản xuất ra kiểu loại ô tô nhập khẩu còn hiệu lực được cấp bởi cơ quan, tổ chức có thẩm quyền nước ngoài; trước ngày 1/1/2018.”*

Tương tự như giải trình ở trên, chúng tôi xin được đề xuất Chính phủ chấp thuận cho các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô có thêm lựa chọn được Cục Đăng kiểm Việt Nam kiểm tra và cấp chứng nhận đủ điều kiện đảm bảo chất lượng tại nhà máy sản xuất, lắp ráp ô tô tại nước ngoài.

1. **Yêu cầu thử nghiệm đối với từng lô xe nhập khẩu**

Các doanh nghiệp ô tô không thể tuân thủ được quy định này do gánh nặng của việc cùng một kiểu loại xe nhập khẩu mà vẫn bị thử nghiệm lại nhiều lần về khí thải và an toàn theo từng lô hàng nhập khẩu. Quy định này không hề có ý nghĩa về mặt quản lý chất lượng, và chỉ làm lãng phí thêm thời gian (lên tới 2 tháng) và làm tăng chi phí (lên tới 10 nghìn USD) cho việc thử nghiệm theo từng lô hàng.

Chúng tôi xin được khẩn thiết đề nghị Bộ giao thông vận tải và Cục đăng kiểm Việt Nam khi tiến hành dự thảo thông tư hướng dẫn thực hiện Nghị định 116 cần bổ sung quy định chỉ thử nghiệm khí thải và an toàn cho lô hàng đầu tiên, và chấp nhận báo cáo thử nghiệm cho các lô hàng tiếp theo như quy định hiện hành, mà không cần thử nghiệm lại.

Ngoài ra, 3 vấn đề nêu trên có thể đặt Việt Nam vào tình huống không tuân thủ với các thông lệ và cam kết quốc tế. Ví dụ theo như Hiệp định thương mại Việt Nam-EU tới đây, Việt Nam sẽ tự động chấp thuận mà không yêu cầu phải thử nghiệm lại đối với các sản phẩm đạt tiêu chuẩn tương đương hoặc cao hơn đã được chứng nhận bởi Liên minh châu Âu.

Chúng tôi xin kiến nghị Chính phủ duy trì thông lệ hiện nay là chấp thuận chứng nhận UNECE, vốn phù hợp với các Tiêu chuẩn Kỹ thuật Quốc Gia Việt Nam hiện hành. Đối với trường hợp linh kiện hay cụm linh kiện, các ký hiệu chứng nhận hợp chuẩn UNECE hợp lệ được ghi dấu trên một sản phẩm có thể được coi là bằng chứng đầy đủ rằng sản phẩm này có giấy chứng nhận có hiệu lực.

Các cam kết này nhằm tạo điều kiện cắt giảm chi phí và thủ tục hành chính cho doanh nghiệp. Việc này cũng phù hợp với mục tiêu cải cách hành chính của Việt Nam cũng như các mục tiêu và nguyên tắc của các Hiệp định thương mại: thúc đẩy sự thừa nhận lẫn nhau, loại bỏ và ngăn ngừa các rào cản phi thuế quan đối với thương mại song phương.

1. **Yêu cầu mới về chiều dài đường thử**

Theo điểm a, khoản 1, Điều 7 và mục IV của Phụ lục I, doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô cần phải có *“…đường thử xe có chiều dài tối thiểu 800m…”*, với tối thiểu 400m đường thẳng trước ngày 17/4/2019.

Đây là yêu cầu bắt buộc đối với các nhà sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước phải sở hữu hoặc thuê đường thử có tổng chiều dài lên tới 800m. Tuy nhiên, ở thời điểm hiện tại, hầu như không có doanh nghiệp nào có sẵn đường thử đáp ứng điều kiện của Nghị định 116. Điều này có nghĩa là các doanh nghiệp cần phải xin thêm đất và đầu tư thêm vào việc xây đường thử mới hoặc mở rộng đường thử hiện tại, hay phải có hợp đồng thuê đường thử.

Nhiều doanh nghiệp không thể đáp ứng được yêu cầu này do không có đủ đất cho việc xây dựng mới hoặc mở rộng thêm đường thử. Việc thuê đường thử cũng có nhiều khó khăn do chi phí rất lớn cho việc thuê đường thử và chi phí vận chuyển xe từ nhà máy sang khu vực đường thử và ngược lại, do Nghị định 116 quy định 100% xe lắp ráp trong nước phải được thử trên đường thử.

Chúng tôi xin đề xuất không áp dụng hồi tố yêu cầu này đối với các nhà sản xuất đã đầu tư và đang hoạt động bình thường hiện nay.

1. **Về các đơn đặt hàng ô tô nhập khẩu trước khi ban hành nghị định 116/2017/NĐ-CP**

Do những ảnh hưởng to lớn đến hoạt động nhập khẩu ô tô, và trong thời gian chờ hướng dẫn thi hành chính thức của nghị định 116 từ Bộ công thương, Bộ giao thông vận tải và Cục đăng kiểm, nhiều doanh nghiệp đã phải quyết định hủy các đơn đặt hàng ô tô nhập khẩu. Tuy nhiên, một số doanh nghiệp khác không thể hủy được, do các linh kiện của xe đã được sản xuất.

Chúng tôi xin đề xuất Chính phủ tiếp tục áp dụng các quy định nhập khẩu và đăng kiểm hiện hành cho xe nhập khẩu đã được đặt hàng trước ngày ban hành nghị định 116 (ngày 17 tháng 10 năm 2017), cho dù lô hàng này có thể về đến Việt Nam vào đầu năm 2018.

Cuối cùng, chúng tôi xin được đề xuất Chính phủ cân nhắc, xem xét tổng thể để tạo ra môi trường kinh doanh minh bạch, thống nhất và ổn định cho các nhà đầu tư cũng như loại bỏ các hàng rào phi thuế quan để đảm bảo việc lưu thông thương mại thuận lợi giữa các quốc gia, đóng góp vào sự tăng trưởng của GDP Việt Nam. Trên đây là những kiến nghị liên quan đến Nghị định 116/2017/NĐ-CP. Chúng tôi kính mong chính phủ và các bộ ngành liên quan xem xét kịp thời.

1. **CÁC NỘI DUNG DO NGÀNH XE MÁY ĐỀ XUẤT**
2. **Thuế VAT tăng từ 10% lên 12%**

Hiện tại xe máy vẫn đang là phương tiện chủ yếu với người Việt Nam. Ở hầu hết các thành phố và nông thôn tại Việt Nam, người dân sử dụng xe máy như một phương thức giao thông chính. Vì vậy, việc tăng thuế VAT sẽ tạo áp lực với người dân khi mua các mặt hàng xe máy do sẽ làm tăng chi phí mua xe cũng như phụ tùng thay thế, ảnh hưởng đến tiêu dùng đặc biệt tiêu dùng của ngành đang trong giai đoạn khó khăn. Các nhà sản xuất xe máy kiến nghị Chính phủ giữ ổn định mức thuế VAT hiện hành ở mức 10% để hỗ trợ sự tăng trưởng của nền kinh tế - xã hội và tạo điều kiện cho người tiêu dùng được sử dụng sản phẩm ở mức giá thích hợp.

1. **Sở hữu trí tuệ**

Tài sản trí tuệ của doanh nghiệp có vị trí không nhỏ trong hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Tuy nhiên, chúng ta cần phải nhìn nhận một thực tế là vi phạm quyền sở hữu trí tuệ là trình trạng ngày càng phổ biến tại Việt Nam. Hàng loạt các trường hợp xe điện nhái kiểu dáng của các xe Honda, Piaggio, SYM đã xảy ra. Vấn đề phụ tùng, dầu nhớt giả cũng gây ảnh hưởng đến an toàn của người tiêu dùng, môi trường sống và ảnh hưởng đến môi trường kinh doanh của ngành. Đối với các doanh nghiệp thì quyền sở hữu trí tuệ đóng một vai trò hết sức quan trọng, là tài sản vô hình giúp các doanh nghiệp tăng cường sức mạnh, nâng cao vị thế, uy tín và khả năng cạnh tranh để thành công đặc biệt là trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế hiện nay. Vì vậy, cần có những yêu cầu chặt chẽ hơn nữa để thực thi các quy định về sở hữu trí tuệ ở Việt Nam, đảm bảo quyền lợi cho các Doanh nghiệp cũng như đóng góp vào sự phát triển kinh tế xã hội.

Xin trân trọng cảm ơn!