

BÁO CÁO CỦA NHÓM CÔNG TÁC Ô TÔ VÀ XE MÁY

*Chuẩn bị bởi
Nhóm Công tác Ô tô và Xe máy
Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam*

A. CÁC NỘI DUNG DO NGÀNH Ô TÔ ĐỀ XUẤT

Đầu tiên, chúng tôi rất cảm kích trước những nỗ lực của chính phủ nhằm cải thiện môi trường kinh doanh, góp phần phát triển ngành công nghiệp ô tô trong những năm gần đây. Chúng tôi ủng hộ mạnh mẽ Chính phủ trong việc phát triển nền công nghiệp ô tô và công nghiệp phụ trợ của Việt Nam trong những năm tới đây. Chúng tôi tin rằng 1 chính sách tốt cần đảm bảo đồng thời 3 yếu tố:

1. Khuyến khích mở rộng thị trường cùng với tăng trưởng ổn định
2. Hỗ trợ xe sản xuất trong nước (CKD) nhằm giảm chi phí sản xuất của nhà sản xuất và nhà cung cấp.
3. Có chính sách đủ mạnh và thích hợp nhằm phát triển ngành công nghiệp phụ trợ

1. Mở rộng thị trường ô tô cùng với tăng trưởng ổn định:

Quy mô thị trường và sự tăng trưởng ổn định là chìa khóa để thu hút đầu tư, phát triển sản xuất trong nước cũng như hỗ trợ các ngành công nghiệp hướng tới một nền công nghiệp ô tô đủ mạnh và có khả năng cạnh tranh. Tuy nhiên, một vài quy định về thủ tục hành chính trong Nghị định 116 và việc thực thi Nghị định 140/2016/NĐ-CP về Lệ phí trước bạ hiện nay đang tác động làm cho thị trường bất ổn. Sau khi Nghị định 116 có hiệu lực từ ngày 17/10/2017, các công ty sản xuất và nhập khẩu xe đã tích cực làm việc với các đối tác tại nước xuất khẩu, cũng như đã có rất nhiều cuộc họp với Bộ Công thương, Bộ Giao thông vận tải và Cục Đăng kiểm Việt Nam, nhưng chúng tôi nhận thấy vẫn còn một số khó khăn vướng mắc và chưa có hướng tháo gỡ khi thực thi Nghị định 116. Trong khi đó, hoạt động kinh doanh của một số doanh nghiệp kinh doanh xe trong nước và nhập khẩu đã bị ảnh hưởng nặng nề khi hàng loạt đơn đặt hàng xe ô tô nhập khẩu cho các tháng đầu năm 2018 đã bị hủy. Việc hủy các đơn hàng này đe dọa tới hàng ngàn việc làm trên khắp Việt Nam, cả lao động trực tiếp cũng như từ đại lý của các hãng xe.

1.1. Nghị định 116:

Chúng tôi cũng muốn nhấn mạnh tới một vài quy định hành chính trong Nghị định 116, là việc không phù hợp với thông lệ quốc tế¹ và gây ảnh hưởng tiêu cực tới hoạt động kinh doanh xe nhập khẩu (CBU) và xe sản xuất trong nước (CKD) tại Việt Nam.

a) Đối với xe nhập khẩu (CBU): Yêu cầu về Giấy chứng nhận kiểu loại ô tô của nước ngoài (VTA)

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 chỉ áp dụng cho các xe ô tô tiêu thụ trong nước, 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

¹ theo Hội đồng tư vấn chính sách ô tô Mỹ (AAPC), Điều 6.12, 6.2 và Điều 7 của Nghị định 116 đã vi phạm nghiêm trọng Hiệp định về các hàng rào kỹ thuật đối với thương mại (TBT)

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.

Thậm chí, Chính phủ một số nước đã ban hành chứng chỉ VTA như là một nỗ lực để duy trì lợi ích xuất khẩu quốc gia, tuy nhiên một số nước thì không thể ban hành chứng chỉ VTA tương tự như vậy.

Tính hồi tố của Thông tư 03 hướng dẫn việc thực hiện Nghị định 116 đã ảnh hưởng cả đến doanh nghiệp FDI và các công ty sản xuất xe của Việt nam, khiến họ không có đủ thời gian để kịp chuẩn bị. Sản lượng và lô hàng đã ký kết trong 6 tháng đầu năm bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Để giải quyết tình trạng tắc nghẽn lưu trữ, và tình hình tài chính khó khăn của các nhà nhập khẩu và Đại lý nhằm tránh các phát sinh về chi phí xã hội và tài chính, chúng tôi đề xuất tất cả các xe CBU đã cập cảng Việt Nam từ ngày 01/01/2018 đến ngày 30/06/2018 được coi là “trên đường” và được miễn không áp dụng các quy định trong Nghị định 116 và Thông tư 03.

Chúng tôi đề nghị Chính phủ cân nhắc việc xóa bỏ yêu cầu về chứng chỉ VTA của nước ngoài đối với xe CBU.

b) Đối với xe CBU: 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, trong khi lại làm lãng phí thêm thời gian và làm tăng chi phí. Theo thống kê hiện tại của chúng tôi, trong tháng 3 năm 2018, đã có 1 lô hàng được nhập tại cảng Hồ Chí Minh và cảng Hải Phòng, thì thời gian cho việc thử nghiệm khí thải và an toàn đã kéo dài tới 3 tuần. Trong thời gian sắp tới, khi số lượng xe nhập khẩu tăng lên (nguồn từ Thái Lan và Indonesia), thì thời gian chờ thử nghiệm này có thể còn kéo dài hơn.

Trong trường hợp các xe nhập khẩu có nguồn gốc từ Châu Âu, không có xe nào được nhập từ tháng 1 đến tháng 4 năm 2018. EuroCham lo ngại rằng Nghị định 116 và Thông tư 03, có yêu cầu về thử nghiệm với từng lô xe nhập khẩu trái ngược hoàn toàn với cam kết giữa EU và Việt Nam trong Cam kết tự do thương mại Việt Nam – Châu Âu (EVFTA) về việc chấp nhận chứng nhận ECE đối với xe nhập khẩu, phụ tùng và linh kiện mà không cần phải kiểm tra hay kiểm tra lại.

Thậm chí khi có sẵn chứng nhận VTA, mỗi lô hàng thậm chí là cùng model khi cập cảng vẫn phải tiến hành kiểm tra để bảo đảm đủ tiêu chuẩn. Trong khi đó, các model xe mới sản xuất trong nước chỉ phải kiểm tra sau mỗi 36 tháng. Đây là yêu cầu không cần thiết và khó khăn cho các nhà nhập khẩu xe tạo nên sự phân biệt đối xử giữa xe sản xuất trong nước và xe nhập khẩu, điều này vi phạm các quy định trong cam kết WTO.

Thực tế cho thấy, việc thiếu nguồn cung xe từ đầu năm 2018 đến nay đang xảy ra tình trạng bất ổn cho không chỉ xe CBU mà còn cả việc kinh doanh xe CKD nữa, điều đó cũng dẫn đến việc khách hàng phải chờ lâu hơn để có xe. Chúng tôi lo ngại khi việc kinh doanh CBU và CKD – thường được coi là hàn thử biểu của sự phát triển công nghiệp và thương mại của đất nước – hiện đang giảm tổng cộng 31% kể từ khi Nghị định 116 có hiệu lực (theo dữ liệu của VAMA).

Chúng tôi xin được khẩn thiết đề nghị Bộ giao thông vận tải và Cục đăng kiểm Việt Nam 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 của năm ngoái, mà không cần thử nghiệm lại.

c) Đối với xe CKD: Quy định mới về đường thử xe CKD:

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. 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.

Cho đến nay, tất cả các nhà sản xuất hiện tại phải tuân thủ tất cả các quy định kỹ thuật của Việt Nam trước khi họ được phép bán xe cho khách hàng. Do đó chúng tôi tin rằng họ vẫn có thể tiếp tục tuân thủ các quy định của Chính phủ mà không phải có đường thử mới. Chúng tôi xin đề xuất Chính phủ và Bộ Công thương 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.

d) Đối với xe CKD: Phụ tùng và linh kiện lắp ráp phải được kiểm tra tại Việt Nam

Hầu hết các tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia ở Việt Nam đều dựa trên tiêu chuẩn ECE. Các phụ tùng, linh kiện lắp ráp nếu đáp ứng các tiêu chuẩn ECE như: thử nghiệm, đánh giá hệ thống quản lý chất lượng của nhà sản xuất (Đánh giá COP), và đạt chứng chỉ ECE sẽ không cần thiết phải thực hiện thử nghiệm ở Việt Nam, để tránh việc lãng phí và cắt giảm các thủ tục không cần thiết.

Do đó, chúng tôi xin đề nghị các cơ quan có liên quan chấp nhận báo cáo kiểm tra của nước ngoài, chứng nhận kiểu loại cho linh kiện, cụm linh kiện và chứng chỉ COP như quy định hiện hành đã được áp dụng theo Thông tư 30 và Thông tư 54 ban hành bởi Bộ Giao thông vận tải.

Trên hết, với mục đích hỗ trợ và tăng cường khả năng cạnh tranh của xe CKD, chúng tôi xin đề nghị loại bỏ chi phí và thời gian không cần thiết đối với việc sản xuất xe CKD như đã đề cập ở trên.

1.2. Các vấn đề trong quá trình thực thi Lệ phí trước bạ (Nghị định 140/2016/NĐ-CP)

a) Đối với xe đã có trong Bảng giá: Yêu cầu cập nhật Bảng giá khi thay đổi 20% giá xe

Chúng tôi xin được bày tỏ mối quan ngại khi 20% giá xe là một số tiền lớn, rất khó xảy ra trừ khi có sự thay đổi lớn về chính sách thuế. Điều đó có nghĩa là bảng giá tính lệ phí trước bạ sẽ không thay đổi trong thời gian dài. Điều này sẽ dẫn đến nhiều phiền nài, khiếu kiện của khách hàng khi đi nộp lệ phí trước bạ.

Ngoài ra, có những trường hợp ngay cả khi đã thay đổi quá 20%, việc cập nhật cũng mất nhiều thời gian làm ảnh hưởng đến các hoạt động kinh doanh của công ty cũng như khách hàng.

Chúng tôi đề xuất Bộ Tài chính bãi bỏ quy định về điều kiện 20% thay đổi giá và thay bằng quy định về tần suất cập nhật Bảng giá áp dụng trên toàn quốc, ví dụ như 1 tháng 1 lần. Việc cập nhật giá sẽ dựa trên thông báo giá của nhà sản xuất/nhập khẩu chính hãng.

b) Chậm cập nhật đổi với xe mới giới thiệu chưa có trong Bảng giá của Bộ tài chính:

Khi các nhà sản xuất/nhập khẩu chính hãng giới thiệu xe mới ra thị trường, giá xe mới sẽ chưa có trong Bảng giá. Việc này cũng sẽ là vấn đề rất lớn cho khách hàng bởi vì họ sẽ chưa thể nộp lệ phí trước bạ và đăng ký xe được. Hiện nay, giá xe mới giới thiệu sẽ được quyết định bởi từng Cục thuế địa phương. Vì vậy, giá xe mới giới thiệu có khả năng không thống nhất trên toàn quốc. Việc cập nhật giá tính lệ phí trước bạ cũng sẽ mất thời gian do các nhà sản xuất/nhập khẩu chính hãng gửi thông báo giá và làm việc với từng Cục thuế địa phương để cập nhật Bảng giá. Chúng tôi đề xuất Bộ Tài chính cập nhật Bảng giá tính lệ phí trước bạ áp dụng trên toàn quốc dựa vào thông báo giá của nhà sản xuất/nhập khẩu chính hãng ngay khi giới thiệu xe mới.

2. Hỗ trợ cho xe CKD để giảm chi phí sản xuất của nhà sản xuất và nhà cung cấp

Hiện nay, Việc sản xuất xe CKD gặp nhiều khó khăn. Do các yếu tố (1) bất lợi vì sản lượng thấp; (2) thị trường biến động nhiều trong quá khứ và (3) lộ trình giảm thuế nhập khẩu về 0% đối với xe CBU tính từ năm 2018, do đó rất khó để các nhà cung cấp quyết định sản xuất các linh kiện đòi hỏi có sự đầu tư cao (đặc biệt là máy móc, khuôn và đồ gá), vì không có tương lai cho linh kiện sản xuất CKD hoặc nếu có đầu tư, điều đó cũng dẫn đến kết quả là độ khấu hao trên một linh kiện sẽ cao và làm cho linh kiện nội địa có chi phí cạnh tranh kém hơn so với linh kiện nhập khẩu.

Kết quả 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 nước². Do không có sẵn nguyên liệu và linh kiện trong nước, các nhà cung cấp sản xuất cụm linh kiện lớn 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 trong khối ASEAN càng lớn, lên đến 10% - 20%. Trước năm 2018, thuế nhập khẩu đánh vào xe CBU có xuất xứ từ khối ASEAN đã san bằng khoảng cách chi phí này, nhưng đến nay thì không còn nữa. Do đó, bên cạnh nỗ lực cắt giảm chi phí của từng nhà sản xuất xe, chúng tôi cũng tìm kiếm sự hỗ trợ và ưu đãi từ phía Chính phủ để thu hẹp khoảng cách chi phí:

- Chính sách ưu đãi mới phải đảm bảo sự phát triển mạnh mẽ của ngành công nghiệp ô tô và các ngành công nghiệp phụ trợ theo bản quy hoạch phát triển công nghiệp ô tô đã được phê duyệt. Các bộ ngành liên quan phải phối hợp đồng bộ, nhất quán, cùng một định hướng, nhằm đảm bảo sự phát triển ổn định của thị trường ô tô, cũng như sự phát triển của các ngành công nghiệp hỗ trợ.
- Đảm bảo việc đối xử công bằng giữa các nhà sản xuất ô tô tại Việt Nam, phù hợp với lộ trình triển khai và các cam kết quốc tế của Việt Nam, tạo cơ hội cho tất cả các nhà sản xuất trong nước đều nhận được ưu đãi của Chính phủ.
- Trong tương lai, ưu đãi của Chính phủ có thể giảm dần từng bước, tương ứng với sự lớn mạnh của thị trường ô tô và sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô và các ngành công nghiệp hỗ trợ. Điều này cũng giúp thúc đẩy nỗ lực bản thân của các nhà sản xuất ô tô.

² Các nhà cung cấp trong khu Chế xuất (EDZ) sản xuất linh kiện để xuất khẩu; nhưng để mua các linh kiện từ khu chế xuất, các nhà sản xuất phải trả thuế nhập khẩu tương tự như thuế nhập khẩu ở nước ngoài, làm cho chi phí linh kiện cao hơn.

3. Phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ:

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

Ngành công nghiệp 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. Tuy nhiên, không nhiều nhà cung cấp đáp ứng được tiêu chuẩn QCD để tham gia chuỗi cung cấp toàn cầu. Cũng như các nhà cung cấp Việt Nam cần có bản quyền hoặc chuyên giao công nghệ hoặc thỏa thuận cấp phép từ các nhà cung cấp chính hãng.

3.2. Các chính sách hiện hành đối với ngành công nghiệp phụ trợ không thể giải quyết được vấn đề có tính hệ thống do quy mô sản lượng nhỏ và thuế nhập khẩu xe CBU về 0% từ năm 2018

Mặc dù đã có một số Quyết định hoặc Nghị định để phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ đã được ban hành. Tuy nhiên thực tế không có quá nhiều nhà cung cấp có thể được hưởng theo chính sách vì không thể giải quyết được vấn đề có tính hệ thống do quy mô sản lượng nhỏ và thuế nhập khẩu xe CBU về 0% từ năm 2018. Đồng thời, thủ tục đăng ký khá phức tạp. Chúng tôi xin đề xuất như sau:

a) Đối với Chính phủ:

- Chính phủ nên có ưu đãi đầu tư cho các nhà sản xuất và nhà cung cấp để họ có thể đầu tư máy móc, khuôn và đồ gá, nhằm nội địa hóa linh kiện, qua đó giúp giảm bớt tác động bất lợi của quy mô sản lượng thấp.
- Mời các nhà cung cấp chính tham gia vào các cuộc đối thoại về ngành ô tô và thường xuyên tổ chức các cuộc họp với các điểm thảo luận rõ ràng, sau đó cần báo cáo Thủ tướng thường xuyên hơn để cải thiện tính khả thi của chính sách ban hành.

b) 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.
- 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.

c) Đối với các 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. Chúng tôi cũng mở rộng cơ hội tuyển chọn nhà cung cấp không phân biệt các nhà cung cấp có vốn đầu tư nước ngoài hay nhà cung cấp trong nước.
- Ngoài ra, chúng tôi có thể giúp đỡ các nhà cung cấp trong nước tiềm năng phát triển năng lực QCD và tiếp nhận chuyển giao công nghệ.

4. Các vấn đề khác:

4.1. Mức trần tính thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB) cho ô tô nhập khẩu

Do số lượng xe ô tô con nhập khẩu bị giới hạn, mức trần để khấu trừ khi tính thuế TTĐB cần tăng từ 7% lên 15% để các nhà nhập khẩu và các đại lý vẫn có thể đảm bảo duy trì bền vững các hoạt động kinh doanh. Ngoài ra, định nghĩa về các bên có “mối quan hệ liên kết” trong cách tính thuế TTĐB thường xuyên bị thay đổi. Vấn đề này vẫn chưa được hướng dẫn rõ ràng và gây nhầm lẫn cho các nhà nhập khẩu về nghĩa vụ thuế.

Chúng tôi kiến nghị rằng mức trần để khấu trừ khi tính thuế TTĐB cần tăng từ 7% đến 15%. Cần có cách tính thuế TTĐB tiêu chuẩn, mà không xét đến mối quan hệ sở hữu hay mối quan hệ giữa các bên không liên kết trong kênh phân phối. Khoản truy thu thuế TTĐB do nộp chậm vì hướng dẫn không rõ ràng hoặc do thay đổi định nghĩa về các bên có mối quan hệ liên kết cần được bãi bỏ.

4.2. Quản lý nguyên vật liệu nhập khẩu để sản xuất hàng xuất khẩu

Nhập khẩu nguyên vật liệu được thực hiện dựa trên kế hoạch sản xuất. Tuy nhiên, trong thực tế, kế hoạch sản xuất và việc sản xuất thực tế không bao giờ hoàn toàn trùng khớp. Sẽ luôn có những trường hợp thay đổi về mục đích sử dụng cho E31 và / hoặc A12 tại hầu hết các doanh nghiệp sử dụng phương pháp nhập nguyên vật liệu theo cả 2 loại hình E31 và A12. Do đó, rất phức tạp và rất khó khăn để quản lý vật liệu và theo dõi các nguồn nhập khẩu đáp ứng yêu cầu của pháp luật nhằm kịp thời khai báo sự thay đổi trong mục đích sử dụng và nộp thuế cho E31. Điều này dẫn đến rất nhiều rủi ro cho doanh nghiệp. Nếu doanh nghiệp muốn tránh các rủi ro này, họ phải nhập khẩu tất cả các nguyên vật liệu chịu thuế theo hình thức A12, sau đó yêu cầu hoàn thuế khi chúng được sử dụng cho sản phẩm xuất khẩu. Điều này dẫn đến gánh nặng đáng kể về dòng tiền /khối lượng công việc /chi phí tài chính cho doanh nghiệp.

Chúng tôi đề xuất Chính phủ xem xét sửa đổi các quy định hải quan hiện hành để cho phép đơn giản hóa quy trình quản lý cần thiết cho các doanh nghiệp nhập khẩu các mặt hàng theo cả hai loại hình E31 và A12. Điều này đóng vai trò quan trọng để khuyến khích xuất khẩu và phù hợp với chính sách gần đây của chính phủ Việt Nam về cải cách thủ tục hành chính / thuế.

B. CÁC NỘI DUNG DO NGÀNH XE MÁY ĐỀ XUẤT

1. Giấy phép lái xe cho xe điện

Thời gian gần đây, việc sử dụng xe điện ngày càng trở nên phổ biến, đặc biệt với các em học sinh trung học cơ sở, trung học phổ thông do tính tiện lợi cũng như giá thành hợp lý. Tuy nhiên, trong luật Giao thông đường bộ hiện tại vẫn còn thiếu quy định về độ tuổi được điều khiển và quy định về giấy phép lái xe dẫn đến tình trạng mất an toàn người sử dụng phương tiện và người tham gia giao thông khi sử dụng các loại phương tiện này.

Vì vậy, chúng tôi đề xuất Chính phủ xem xét bổ sung vào chương V, Luật Giao thông đường bộ 2008 quy định độ tuổi thấp nhất được phép lái xe đạp điện, xe máy điện; bổ sung quy định giấy phép lái xe dành cho xe máy điện.

2. Bảng giá tính lệ phí trước bạ không được cập nhật kịp thời khi giá xe trên thị trường thay đổi $\pm 20\%$

Hiện tại xe máy vẫn đang là phương tiện giao thông chủ yếu với người Việt Nam. Ở hầu hết các thành phố và nông thôn tại, người dân sử dụng xe máy như một phương thức giao thông cũng như phương tiện để phục vụ mưu sinh. Việc sở hữu một chiếc xe máy có ý nghĩa lớn với bộ phận không nhỏ người dân. Các nhà sản xuất, nhập khẩu xe luôn cố gắng để mang tới những sản phẩm chất lượng tốt, giá cả hợp lý cũng như dịch vụ hậu mãi tốt nhất cho người dân. Tuy nhiên việc áp giá tính thuế trước bạ trong bảng giá hiện tại còn nhiều bất cập. Giá bán của các mẫu xe thường xuyên biến động phụ thuộc vào rất nhiều yếu tố như nhu cầu thị trường, thị hiếu, điều kiện kinh tế xã hội của từng vùng, nguồn cung của các đơn vị phân phối, cũng như thay đổi chính sách thuế. Khi có thay đổi, việc cập nhật cũng mất rất nhiều thời gian do quy trình xác nhận phức tạp trên địa bàn cả nước. Do đó việc xác định giá bán thực tế để làm cơ sở áp thuế tính phí trước bạ áp dụng trên cả nước gây ra rất nhiều khó khăn cho cả người đi nộp thuế và cơ quan quản lý thuế cũng như ảnh hưởng đến doanh nghiệp.

Vì những lí do trên, Chúng tôi đề xuất Bộ Tài chính bãi bỏ quy định về điều kiện 20% thay đổi giá và thay bằng quy định về tần suất cập nhật Bảng giá áp dụng trên toàn quốc, ví dụ như 1 tháng 1 lần. Việc cập nhật giá sẽ dựa trên thông báo giá của nhà sản xuất/nhập khẩu chính hãng.

3. Xe máy 3 bánh đa dụng cho thị trường Việt Nam

Chủ đề cuối cùng của chúng tôi liên quan đến xe máy 3 bánh đa dụng cho thị trường Việt Nam. Các nước Châu Âu nhìn nhận xe máy tự đổ 3 bánh (tương tự ý tưởng xe MP3) là phương tiện di chuyển tiềm năng trong tương lai tại thành thị vì thiết kế kết hợp đặc trưng giữa sự nhanh nhẹn của xe máy 2 bánh kép và mức độ an toàn nâng cao hơn nhờ vào sự ổn định trong trường hợp phanh xe hay trong trường hợp khẩn cấp. Tuy nhiên, hiện tại, mẫu xe máy này chưa thể bán được ở Việt Nam do khoảng cách giữa 2 bánh trước của xe MP3 là $d=465\text{mm}$. Theo quy định tại Thông tư 67/2015/TT-BGTVT³, nếu khoảng cách hai bánh trước $d>460\text{mm}$, thì mẫu xe này sẽ không được liệt kê vào dạng xe máy mô tô thuộc phân loại L3 (có nghĩa là phân loại xe mô tô hai bánh bao gồm xe mô tô có hai bánh trước được xem là một bánh kép) và sẽ không được chấp nhận đăng kiểm.

Chúng tôi đề xuất Chính phủ/Bộ Giao thông Vận tải xem xét nghiên cứu để sửa đổi quy định hiện hành Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe mô tô, xe gắn máy, theo đó công nhận xe máy có hai bánh trước có khoảng cách không lớn hơn là 465mm (thay vì 460mm như hiện nay) là xe máy bánh kép nhằm tạo điều kiện cho mẫu xe máy mới như xe MP3 có thể thâm nhập thị trường Việt Nam. Mẫu xe máy có thể sẽ là phương án thay thế thú vị và giải pháp an toàn cho xe ô tô lưu hành trong thành phố lớn đang bị ảnh hưởng bởi tình trạng tắc nghẽn giao thông.

³ Thông tư 67/2015/TT-BGTVT ngày 6 tháng 11 năm 2015 Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe mô tô, xe gắn máy