

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

Chuẩn bị bởi
Nhóm Công tác Ô tô và Xe máy

A. CÁC NỘI DUNG DO NGÀNH Ô TÔ ĐỀ XUẤT

I. Phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ

Trước tiên, chúng tôi xin được cảm 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.

Tuy nhiên, trong bối cảnh hiện nay do quy mô thị trường và trình độ phát triển ngành công nghiệp ô tô còn ở mức thấp, chúng tôi phải thừa nhận rằng xe sản xuất trong nước (CKD) khó có thể cạnh tranh được với xe nhập khẩu (CBU) từ các nước ASEAN. Bởi vậy, chúng tôi hoàn toàn ủng hộ chủ trương hỗ trợ của Chính phủ để phát triển ngành công nghiệp ô tô và ngành công nghiệp hỗ trợ tại Việt Nam. Để làm được điều đó, chúng tôi tin rằng một giải pháp đồng bộ cần được thực thi dựa trên:

- Thứ nhất, nhóm chính sách nhằm duy trì và thúc đẩy thị trường ô tô tăng trưởng ổn định và dài hạn, gồm cả việc hạn chế các tác động tiêu cực đến sự phát triển ổn định của thị trường. Các chính sách về thị trường cần đảm bảo đối xử công bằng, rõ ràng và có thời gian hợp lý để các doanh nghiệp kịp chuẩn bị kế hoạch kinh doanh.
- Thứ hai, nhóm chính sách hỗ trợ để giảm chênh lệch chi phí sản xuất giữa xe CKD và xe CBU dựa trên nguyên tắc đảm bảo đối xử công bằng, minh bạch với tất cả các hãng xe trong nước.
- Cuối cùng, cần có chính sách cho việc phát triển công nghiệp hỗ trợ nhằm phát triển sản xuất trong nước.

Cần nhắc bối cảnh đó, chúng tôi xin được nêu ra một vài vấn đề của ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô Việt Nam như sau:

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 chuyển giao công nghệ hoặc thỏa thuận cấp phép từ các nhà cung cấp chính hãng.

2. Các chính sách hiện hành đối với ngành công nghiệp hỗ 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

Năm 2017, Chính phủ có ban hành quy định về một số điều kiện kinh doanh đối với xe nhập khẩu CBU (như Nghị định 116/2017/NĐ-CP...), nhưng chúng không thể giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của xe CKD trong dài hạn.

Bên cạnh đó, 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:

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.

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.

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.

II. Kiến nghị về Nghị định 116/NĐ-CP và Dự thảo Thông tư “Quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong sản xuất, lắp ráp ô tô thuộc đối tượng của Nghị định 116/2017/NĐ-CP” về những yêu cầu với phụ tùng sản xuất xe CKD

Vừa qua chúng tôi đã nhận được công văn số 10345 ngày 13 tháng 9 năm 2018 về việc lấy ý kiến đối với Dự thảo Thông tư “Quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong sản xuất, lắp ráp ô tô thuộc đối tượng của Nghị định 116/2017/NĐ-CP” từ Bộ Giao thông vận tải (GTVT). Về cơ bản, chúng tôi luôn ủng hộ các quy định, chính sách của Chính phủ nhằm tăng cường quản lý về chất lượng xe cơ giới cũng như bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng. Sau khi nghiên cứu nội dung bản dự thảo Thông tư “Quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong sản xuất, lắp ráp ô tô thuộc đối tượng của Nghị định 116/2017/NĐ-CP”, tôi xin được góp ý như sau:

1. Về đối tượng áp dụng

Theo Nghị định 116, Điều 2, khoản 1 có quy định như sau: “Nghị định này áp dụng đối với doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô tại Việt Nam và các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan”. Tuy nhiên, trong dự thảo Thông tư lại quy định đối tượng áp dụng bao gồm cả những doanh nghiệp nhập khẩu phụ tùng thay thế. Những doanh nghiệp nhập phụ tùng thay thế này không thuộc đối tượng quản lý của Nghị định 116. Do đó, chúng tôi đề nghị sửa đổi Điều 2 của Dự thảo Thông tư như sau: “Thông tư này áp dụng với các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô, các doanh nghiệp sản xuất hoặc nhập khẩu linh kiện cho mục đích sản xuất, lắp ráp ô tô và các tổ chức, cơ quan liên quan đến việc quản lý, kiểm tra, thử nghiệm ô tô và linh kiện ô tô cho mục đích sản xuất, lắp ráp”.

2. Về việc đánh giá điều kiện đảm bảo chất lượng sản phẩm (đánh giá COP)

2.1. Đề xuất chấp nhận chứng chỉ hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001:2015 hoặc kết quả đánh giá COP được cấp bởi cơ quan có thẩm quyền nước ngoài cho các nhà máy sản xuất **linh kiện ở nước ngoài**.

Theo quy định hiện nay, doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô (SXLR) được phép lựa chọn giữa việc: Mời cơ quan Đăng kiểm tới các nhà máy sản xuất linh kiện đặt tại nước ngoài hoặc nộp chứng chỉ hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001:2015 hoặc kết quả đánh giá COP được cấp bởi cơ quan có thẩm quyền nước ngoài. Tuy nhiên, trong bản dự thảo Thông tư chỉ cho phép một lựa chọn duy nhất là phải mời Cơ quan Đăng kiểm Việt Nam đi tới nhà máy SX linh kiện ở nước ngoài để đánh giá điều kiện đảm bảo chất lượng. Trong khi đó, các nhà máy sản xuất linh kiện này để được phép hoạt động cũng đã được cơ quan có thẩm quyền nước ngoài đánh giá và cấp chứng chỉ hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001:2015 hoặc kết quả đánh giá COP.

Vì vậy, để tránh lãng phí về thời gian, tiền bạc vì phải đánh giá cùng 1 nội dung 2 lần, đồng thời cắt giảm các thủ tục không cần thiết, ảnh hưởng tới hoạt động sản xuất, chúng tôi đề nghị Bộ GTVT sửa đổi nội dung dự thảo Thông tư theo hướng Cơ quan đăng kiểm Việt Nam chấp nhận chứng chỉ hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001:2015 hoặc kết quả đánh giá COP được cấp bởi cơ quan có thẩm quyền nước ngoài.

2.2. Về phương thức kiểm tra đánh giá COP

Trong Nghị định 116/2017/NĐ-CP, Điều 13 khoản 3 quy định về trách nhiệm của doanh nghiệp được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện sản xuất lắp ráp ô tô có nêu cụ thể: “Xây dựng hệ thống quản lý chất lượng theo ISO 9001:2015 hoặc tương đương vào quá trình sản xuất trong thời hạn 12 tháng kể từ khi doanh nghiệp được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện sản xuất, lắp ráp ô tô”. Tuy nhiên khi so sánh với nội dung của Dự thảo Thông tư (Điều 8, khoản 2), chúng tôi nhận thấy bản dự thảo Thông tư yêu cầu đánh giá COP phải dựa trên tiêu chuẩn ISO/TS 16949. Do đó, chúng tôi đề nghị Bộ GTVT sửa đổi nội dung về phương thức kiểm tra đánh giá COP theo tiêu chuẩn ISO 9001:2015 (Điều 8, khoản 2a của bản Dự thảo Thông tư) theo đúng quy định trong Nghị định 116 dựa trên tiêu chuẩn ISO/TS 16949 hoặc các tiêu chuẩn và hệ thống quản lý chất lượng tương đương.

3. Hiệu lực thi hành và tổ chức thực hiện

Theo Nghị định 116/2017/NĐ-CP, các yêu cầu đối với doanh nghiệp SXLR ô tô được áp dụng từ ngày 17/04/2019. Thêm vào đó, các Giấy chứng nhận hiện nay được cấp trước thời điểm 17/04/2019 vẫn có giá trị 01 năm kể từ ngày cấp. Do đó, chúng tôi kiến nghị sửa đổi Điều 21, khoản 1 (Điều

khoản chuyên tiếp) như sau: “Giấy chứng nhận đã được cấp trước ngày Thông tư này có hiệu lực vẫn có giá trị sử dụng để sản xuất, lắp ráp trong vòng 12 tháng kể từ ngày 17 tháng 04 năm 2019.”

Khoản 3 điều 21 (Điều khoản chuyên tiếp): “Giấy chứng nhận đã cấp cho các kiểu loại linh kiện nhập khẩu chưa thực hiện kiểm tra, thử nghiệm theo quy định, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật tại Việt Nam sẽ hết hiệu lực kể từ ngày 17 tháng 04 năm 2019”. Đề nghị sửa đổi như sau: “Giấy chứng nhận đã cấp cho các kiểu loại linh kiện nhập khẩu chưa thực hiện kiểm tra, thử nghiệm theo quy định, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật tại Việt Nam sẽ hết hiệu lực trong vòng 12 tháng kể từ ngày 17 tháng 04 năm 2019”.

III. Kiến nghị về Thông tư 41/2018/TT-BGTVT liên quan đến giấy chứng nhận

Vừa qua, BGTVT đã ban hành Thông tư 41/2018/TT-BGTVT (Thông tư 41) quy định danh mục sản phẩm, hàng hóa có khả năng gây mất an toàn thuộc trách nhiệm quản lý nhà nước của Bộ Giao thông Vận tải, yêu cầu các sản phẩm trong danh mục sản phẩm hàng hóa thuộc Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này phải được chứng nhận hoặc công bố phù hợp với tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng sau khi thông quan và trước khi đưa ra thị trường và Thông tư này chính thức có hiệu lực vào ngày 15 tháng 9 năm 2018.

1. Các trung tâm kiểm định có thẩm quyền

Từ khi Thông tư 41 ban hành, các nhà nhập khẩu ô tô đã gửi yêu cầu nhận được hướng dẫn từ Bộ Giao thông vận tải và các trung tâm kiểm định phương tiện giao thông vận tải khác nhau như Trung tâm Kỹ thuật tiêu chuẩn đo lường chất lượng 3 (QUATEST 3), Trung tâm Giám định và Chứng nhận hợp chuẩn hợp quy VietCert, Trung tâm Phân tích và Thử nghiệm 2 và VINACONTROL HCM. Tuy nhiên, tính đến nay vẫn chưa có trung tâm kiểm định nào được chính thức bổ nhiệm hay công nhận đủ thẩm quyền tiến hành công bố hợp chuẩn, hợp quy cho các sản phẩm và hàng hóa trên. Thông báo chính thức của Bộ GTVT về những trung tâm kiểm định có thẩm quyền tiến hành kiểm nghiệm phương tiện giao thông theo các yêu cầu của Thông tư 41 sẽ hỗ trợ các nhà nhập khẩu rất nhiều khi thực hiện Thông tư 41.

Vì vậy, chúng tôi đề nghị Bộ GTVT hướng dẫn cụ thể cho nhà nhập khẩu về các trung tâm kiểm định chính thức trong nước có khả năng thực hiện các chứng nhận cần thiết.

2. Đối tượng áp dụng

Từ trước đến nay, chúng tôi luôn thực hiện nghiêm túc các quy định của chính phủ Việt Nam nói chung và BGTVT nói riêng, chúng tôi cũng đã tuân thủ chặt chẽ các quy định của Thông tư 41 cho các xe sản xuất lắp ráp và xe nhập khẩu và các linh kiện lắp ráp. Tuy nhiên trong quá trình thực hiện Thông tư 41 cho các linh kiện thay thế với mục đích sửa chữa, bảo dưỡng, chúng tôi gặp phải một số vướng mắc, khó khăn. Cụ thể như sau:

i. Số lượng kiểu loại các linh kiện thay thế cho xe là rất lớn:

Đối với ngành công nghiệp ô tô, chúng tôi đảm bảo cung cấp linh kiện thay thế cho các mẫu xe lên đến 20 năm tuổi, theo thống kê, chỉ tính riêng số lượng mã linh kiện cho đèn chiếu sáng phía trước của một công ty thành viên VAMA là 1951 mã. Với số lượng kiểu loại phụ kiện, linh kiện lớn như vậy và tính thêm thời gian thực hiện quy trình chứng nhận, công bố hợp chuẩn, hợp quy, khách hàng phải đợi một thời gian dài trước khi xe của họ có thể được sửa chữa; ngoài ra, số lượng các bài thử nghiệm cần thiết phải thực hiện cũng là một vấn đề lớn cho các doanh nghiệp và Cục Đăng kiểm.

ii. **Giá thành sản phẩm:**

Khi khách hàng có nhu cầu về linh kiện sửa chữa, thay thế, để thực hiện chứng nhận, công bố hợp chuẩn, hợp quy đối với linh kiện thay thế cho khách hàng, doanh nghiệp phải chuẩn bị các mẫu thử phục vụ cho việc thử nghiệm. Ví dụ khi cần thay thế một thùng nhiên liệu dẻo cho khách hàng, doanh nghiệp cần chuẩn bị 8 thùng nhiên liệu dẻo, trong đó 7 thùng nhiên liệu sẽ được sử dụng cho việc chứng nhận theo QCVN 52:2013/BGTVT về kết cấu an toàn chống cháy của xe cơ giới. Việc này sẽ gây lãng phí cho doanh nghiệp, khiến cho giá sản phẩm bán cho khách hàng bị tăng lên cao.

Với 2 lý do trên, Chúng tôi đề xuất Bộ GTVT chỉnh sửa nội dung Thông tư 41 nhằm hỗ trợ doanh nghiệp cũng như ngành công nghiệp ô tô Việt Nam và khách hàng. Chúng tôi xin được đưa ra 2 gợi ý chỉnh sửa nội dung về đối tượng áp dụng như sau:

- Thông tư này không áp dụng cho các phụ kiện, linh kiện được sử dụng với mục đích sửa chữa, thay thế.
- Trong trường hợp Thông tư này vẫn áp dụng cho các phụ kiện, linh kiện sử dụng với mục đích sửa chữa, thay thế, chúng tôi đề xuất Bộ GTVT ban hành lộ trình áp dụng phù hợp và chỉ áp dụng thực hiện chứng nhận, công bố hợp chuẩn hợp quy đối với các kiểu loại phụ kiện, linh kiện được sản xuất sau ngày ban hành của thông tư này.

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 đạp điện, xe máy điện ngày càng trở nên phổ biến, đặc biệt với các em học sinh trung học cơ sở, trung học phổ thông. Chúng tôi nhận thấy rằng hiện tại các quy định cần thiết như đội mũ bảo hiểm, độ tuổi được phép lái xe vv. vẫn còn chưa chặt chẽ dẫn đến tình trạng mất an toàn cho người điều khiển xe cũng như người tham gia giao thông. Dự thảo đề cương Luật giao thông đường bộ sửa đổi 2018 đã đề cập đến việc xem xét độ tuổi cũng như đào tạo kiến thức pháp luật cần thiết cho người điều khiển xe điện. Chúng tôi hoàn toàn đồng ý với dự thảo đề cương lần này và mong muốn các cơ quan liên quan nhanh chóng xem xét bổ sung để sớm ban hành chính thức quy định về độ tuổi thấp nhất được phép lái xe đạp điện, xe máy điện; cũng như quy định về giấy phép lái xe dành cho xe máy điện.

2. Quy định về kiểm soát khí thải xe máy

Xe máy hiện là phương tiện giao thông thiết yếu trong cuộc sống của người dân Việt Nam. Trong suốt quá trình hoạt động sản xuất, kinh doanh, các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp xe máy cũng không ngừng nỗ lực nâng cao chất lượng sản phẩm, đáp ứng các quy định ngày càng chặt chẽ của các cơ quan quản lý nhà nước về an toàn và tiêu chuẩn khí thải hướng tới những sản phẩm xanh hơn, sạch hơn. Từ năm 2017 Việt Nam đã áp dụng tiêu chuẩn khí thải Euro 3 cho xe máy mới sản xuất. Liên quan đến xe đang lưu hành, chúng ta mới chỉ áp dụng kiểm định định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho xe ô tô còn với xe máy thì chưa áp dụng. Theo nghiên cứu, các nước có sử dụng nhiều xe máy tương tự như Việt Nam cũng đưa vào lộ trình áp dụng những mức tiêu chuẩn khí thải cao hơn cho xe máy cũng như áp dụng việc kiểm định khí thải cho loại phương tiện này từ nhiều năm trước như Đài Loan, Thái Lan, Indonesia. Do đó, với nỗ lực không ngừng nhằm cải tiến sản phẩm, mang tới cho người tiêu dùng những sản phẩm sạch hơn, về các khung quy định của pháp luật, chúng tôi hoàn toàn đồng ý với dự thảo đề cương của Luật Giao thông đường bộ sửa đổi 2018, đề xuất áp

dụng kiểm định khí thải với xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành nhằm góp phần cải thiện môi trường không khí. Việc kiểm tra khí thải nên có quy trình đơn giản, với chi phí thấp, có thể xem xét xã hội hóa trong việc thành lập các trạm kiểm định khí thải để việc kiểm tra có thể tiến hành thuận tiện, hiệu quả, ít ảnh hưởng đến cuộc sống cũng như gây tốn kém cho người dân. Chúng tôi cũng mong muốn Chính phủ sớm đưa ra lộ trình áp dụng khí thải Euro 4 cho các mẫu xe mới để các Doanh nghiệp có hướng đầu tư, chuẩn bị, tạo nên những sản phẩm tốt hơn cho khách hàng, thân thiện hơn với môi trường.