

Số: 7676 /BCT-XNKV/v Thông tư 20/2011/TT-BCT
của Bộ Công Thương

Hà Nội, ngày 18 tháng 8 năm 2016

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại công văn số 1407/VPCP-KTTH ngày 08 tháng 7 năm 2016 của Văn phòng Chính phủ về việc tổ chức đánh giá tình hình thực hiện Thông tư 20/2011/TT-BCT của Bộ Công Thương (Thông tư 20), Bộ Công Thương đã tổ chức cuộc họp với sự tham gia của đại diện Bộ Tư pháp, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Giao thông vận tải, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp cơ khí Việt Nam và một số doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh, nhập khẩu ô tô nguyên chiếc từ 9 chỗ ngồi trở xuống vào ngày 21 tháng 7 năm 2016.

Bộ Công Thương xin tổng hợp ý kiến của đại diện các đơn vị tham dự cuộc họp tại văn bản kèm theo và xin báo cáo quan điểm của Bộ về các nội dung cần làm rõ theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ như sau:

I. HOÀN CẢNH RA ĐỜI VÀ MỤC TIÊU CỦA THÔNG TƯ 20

Trước thời điểm Thông tư 20 được ban hành, ở nước ta thường xuyên xảy ra tình trạng một số chủng loại phương tiện (chủ yếu là xe từ 9 chỗ ngồi trở xuống) được nhà sản xuất triệu hồi trên toàn thế giới để khắc phục lỗi nhưng không được triệu hồi ở Việt Nam.

Đứng trước thực trạng bất hợp lý này, căn cứ chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn được Chính phủ giao, Bộ Công Thương đã ban hành Thông tư 20 vào ngày 12 tháng 5 năm 2011. Theo Thông tư này, thương nhân nhập khẩu ô tô từ 9 chỗ ngồi trở xuống (loại chưa qua sử dụng) khi làm thủ tục nhập khẩu phải nộp những giấy tờ sau cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền:

- Giấy chỉ định hoặc Giấy ủy quyền là doanh nghiệp nhập khẩu, nhà phân phối của chính hãng sản xuất, kinh doanh loại ô tô đó hoặc hợp đồng đại lý của chính hãng sản xuất, kinh doanh loại ô tô đó.

- Giấy chứng nhận cơ sở bảo hành, bảo dưỡng ô tô đủ điều kiện do Bộ Giao thông vận tải cấp.

Thông tư 20 không được ban hành để "hạn chế nhập khẩu" hoặc "kiểm chế nhập siêu". Mục đích ban hành Thông tư 20 đã được thể hiện rõ tại phần đầu của Thông tư, đó là "nhằm bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng và an toàn giao thông đường bộ". Toàn bộ nội dung Thông tư cũng cho thấy mục đích này khi yêu cầu thương nhân nhập khẩu, phân phối xe mới từ 9 chỗ ngồi trở xuống phải chịu trách nhiệm với người tiêu dùng (NTD) về việc bảo hành xe và với tư cách là nhà nhập khẩu, phân phối được nhà sản xuất ủy quyền hoặc chỉ định, phải thay mặt nhà sản xuất chịu trách nhiệm về xe nhập khẩu đó trong một số trường hợp nhất định, thí dụ như triệu hồi do lỗi của nhà sản xuất.

Cho tới nay, có thể khẳng định Thông tư 20 đã đạt được mục đích quan trọng của mình là bảo vệ quyền lợi NTD và bảo đảm an toàn giao thông đường bộ. NTD được sử dụng xe nhập khẩu chính hãng hoặc được chính hãng ủy quyền nhập khẩu, đồng thời được hưởng chế độ bảo hành, bảo dưỡng và mọi chế độ liên quan khác do chính hãng cam kết thông qua nhà nhập khẩu, phân phối. Việc áp dụng Thông tư 20 cũng đã triệt tiêu hoàn toàn tình trạng vô trách nhiệm đối với NTD nói riêng và toàn xã hội nói chung của một số nhà nhập khẩu, phân phối ô tô trước đây.

II. VỀ CÁC Ý KIẾN PHẢN ĐỐI THÔNG TƯ 20

Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) và các thương nhân không được chính hãng ủy quyền nhập khẩu ô tô vào Việt Nam phản đối Thông tư 20 chủ yếu vì các lý do sau đây:

1. Thông tư 20 là điều kiện đầu tư kinh doanh. Do nhập khẩu ô tô không phải là ngành thuộc Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện quy định tại Phụ lục 4, Luật Đầu tư năm 2014 nên Thông tư 20 là văn bản trái pháp luật, cần phải được bãi bỏ.

2. Thông tư 20 trao quyền nhập khẩu ô tô cho một số lượng hạn chế doanh nghiệp có ủy quyền chính hãng, gây ra tình trạng độc quyền trên thị trường, vi phạm pháp luật về cạnh tranh; đồng thời hạn chế quyền lựa chọn của NTD, vi phạm pháp luật về quyền của NTD.

3. Thông tư 20 vi phạm pháp luật về quyền sở hữu trí tuệ bởi pháp luật về quyền sở hữu trí tuệ không cho phép các hãng sản xuất ô tô được cấm người khác nhập khẩu vào Việt Nam các loại xe đã được hãng bán ra thị trường bên ngoài Việt Nam.

4. Mục đích ban hành Thông tư 20 là hạn chế nhập khẩu và kiểm chế nhập siêu. Do lượng xe nhập khẩu vẫn tăng trong thời gian áp dụng Thông tư 20 (2011-2015), có thể nói mục đích của Thông tư 20 đã không đạt được và vì vậy cần bãi bỏ Thông tư 20.

Cuộc họp với các bên liên quan do Bộ Công Thương tổ chức chủ yếu phân tích các ý (1) và (3). Ý (2) và (4) thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Công

Thương nên Bộ Công Thương có trách nhiệm giải trình với Thủ tướng Chính phủ, VCCI và các doanh nghiệp.

Như được phản ánh tại Phụ lục kèm theo, các bên liên quan đã không thể thống nhất được việc Thông tư 20 là điều kiện đầu tư kinh doanh hay là thủ tục hành chính. Riêng với ý (3), Bộ Khoa học và Công nghệ đã có văn bản khẳng định Thông tư 20 không vi phạm pháp luật về quyền sở hữu trí tuệ.

III. GIẢI TRÌNH CỦA BỘ CÔNG THƯƠNG VỀ CÁC Ý KIẾN PHẢN ĐỐI THÔNG TƯ 20

1. Thông tư 20 là điều kiện đầu tư kinh doanh hay thủ tục hành chính?

Đầu tư kinh doanh (ĐTKD), theo định nghĩa tại khoản 5, Điều 3, Luật Đầu tư 2014, là "việc nhà đầu tư bỏ vốn đầu tư để thực hiện hoạt động kinh doanh thông qua việc thành lập tổ chức kinh tế; đầu tư góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp của tổ chức kinh tế; đầu tư theo hình thức hợp đồng hoặc thực hiện dự án đầu tư". Đối chiếu với định nghĩa này, Thông tư 20 không phải là điều kiện ĐTKD bởi không can thiệp vào việc "bỏ vốn đầu tư" để thành lập tổ chức kinh tế nhằm thực hiện hoạt động kinh doanh ô tô, mà cụ thể là sản xuất, nhập khẩu, bán buôn, bán lẻ ô tô. Nói cách khác, bất kỳ tổ chức, cá nhân nào cũng có quyền "bỏ vốn đầu tư" thành lập tổ chức kinh tế để kinh doanh ô tô mà không cần phải tuân thủ Thông tư 20.

Thông tư 20 đơn thuần là một thủ tục hành chính được áp dụng đối với hàng nhập khẩu tại cửa khẩu để bảo đảm một mục tiêu quản lý. Theo đó, nếu thương nhân nhập khẩu không đáp ứng được thủ tục này, sẽ không thể hoàn thành thủ tục hải quan cho hàng hóa nhập khẩu tại cửa khẩu. Các thủ tục áp dụng cho hàng nhập khẩu như vậy có rất nhiều và trong tuyệt đại đa số các trường hợp, đều không bị coi là điều kiện ĐTKD (ví dụ như Giấy chứng nhận xuất xứ, Giấy chứng nhận đã qua kiểm dịch động thực vật hay Giấy chứng nhận đủ điều kiện xuất khẩu vào Việt Nam, v.v... do cơ quan có thẩm quyền cấp).

Đơn cử mặt hàng hoa quả. Tại nước ta, mọi tổ chức, cá nhân đều có quyền bỏ vốn đầu tư để kinh doanh mua, bán hoa quả bởi đây không phải là ngành ĐTKD có điều kiện. Tuy nhiên, khi nhập khẩu hoa quả từ nước ngoài, thương nhân nhập khẩu sẽ không thể hoàn thành thủ tục hải quan nếu không xuất trình được một số giấy tờ nhất định. Từ trước tới nay, yêu cầu này không bị coi là điều kiện ĐTKD hoa quả, cũng không bị coi là vi phạm Luật Cạnh tranh hay bất kỳ luật nào khác của Việt Nam.

Như đã trình bày, Thông tư 20 chỉ áp dụng cho xe mới. Theo quy định của tất cả các nước, trong đó có Việt Nam, các loại xe mới chỉ được phép bán cho NTD khi kèm theo chế độ bảo hành, bảo dưỡng rõ ràng của nhà sản xuất. Thông tư 20, vì vậy, chỉ quy định một thủ tục hành chính để bảo đảm rằng chế độ bảo hành, bảo dưỡng của chính hãng sản xuất (cũng như mọi quyền lợi khác mà chính hãng sản xuất cam kết với khách hàng) sẽ được các nhà nhập khẩu, phân phối ô tô từ 9 chỗ

ngồi trở xuống tôn trọng. Phương thức để chứng thực sự tôn trọng đó là Giấy chỉ định hoặc Giấy ủy quyền của chính hãng sản xuất, kinh doanh bởi thông thường, không một thương nhân nào có thể, hoặc được phép, bảo hành ô tô nếu không được chính hãng ủy quyền.

2. Thông tư 20 có vi phạm pháp luật về cạnh tranh hay pháp luật về quyền lựa chọn của NTD?

Là một thủ tục hành chính áp dụng chung cho mọi thương nhân nhập khẩu, Thông tư 20 không vi phạm bất kỳ quy định nào của Luật Cạnh tranh. Thông tư 20 không chỉ định doanh nghiệp nhập khẩu để buộc NTD phải mua ô tô tại doanh nghiệp đó. Quy định về Giấy chỉ định hoặc Giấy ủy quyền chính hãng được áp dụng trên cơ sở không phân biệt đối xử đối với tất cả các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô mới từ 9 chỗ ngồi trở xuống. Việc doanh nghiệp có được Giấy chỉ định hoặc Giấy ủy quyền chính hãng hay không phụ thuộc hoàn toàn vào thỏa thuận giữa các doanh nghiệp. Cơ quan quản lý không can thiệp vào quá trình này.

Trên thực tế, rất nhiều doanh nghiệp đã tự hoàn thiện để đáp ứng các tiêu chí của hãng sản xuất và có được Giấy ủy quyền để tham gia nhập khẩu ô tô. Theo số liệu do Bộ Giao thông vận tải cung cấp, vào năm 2012 (sau khi ban hành Thông tư 20) số doanh nghiệp tham gia nhập khẩu ô tô đã giảm mạnh từ 539 về còn 58 doanh nghiệp. Tuy nhiên, đến năm 2015, con số này đã tăng lên thành 314 doanh nghiệp và sẽ còn tăng trong thời gian tới.

Một số ý kiến cho rằng NTD có quyền từ chối bảo hành, bảo dưỡng chính hãng. Quy định thương nhân nhập khẩu phải cung cấp bảo hành, bảo dưỡng chính hãng là vi phạm "quyền được đi xe mà không cần bảo hành" của NTD. Bộ Công Thương nhận thấy ý kiến này là chưa thỏa đáng bởi khác với nhiều mặt hàng khác, ô tô là mặt hàng có khả năng ảnh hưởng đến an toàn của người khác khi tham gia lưu thông. Vì vậy, người sử dụng ô tô không những không có quyền từ chối bảo hành mà còn có nghĩa vụ phải bảo hành, bảo dưỡng ô tô tại các cơ sở đủ điều kiện theo quy định của pháp luật.

3. Thông tư 20 có vi phạm pháp luật về quyền sở hữu trí tuệ hay không và có đạt được mục đích hạn chế nhập khẩu ô tô hay không?

Như đã trình bày ở phần trên, Bộ Khoa học và Công nghệ đã khẳng định Thông tư 20 không vi phạm pháp luật về quyền sở hữu trí tuệ. Ngoài ra, do không được ban hành để "hạn chế nhập khẩu" hoặc "kiểm chế nhập siêu" nên tất cả các ý kiến dẫn chiếu số liệu nhập khẩu ô tô thời kỳ 2011-2015 để cho rằng "Thông tư 20 đã không đạt được mục đích hạn chế nhập khẩu, cần phải được bãi bỏ" đều là không phù hợp.

IV. KIẾN NGHỊ

Như đã trình bày, Thông tư 20 không phải là điều kiện đầu tư kinh doanh nên không phải tự động bãi bỏ theo quy định của Luật Đầu tư 2014. Thông tư này được ban hành để bảo vệ quyền lợi NTD, bảo đảm an toàn giao thông đường bộ và qua 5 năm thực hiện, đã chứng minh được tác dụng của mình, triệt tiêu hoàn toàn tình trạng vô trách nhiệm với NTD và với xã hội của một số nhà nhập khẩu, phân phối ô tô. Thông tư 20 cũng không bị bất kỳ Thành viên WTO nào phản đối. Không những thế, Thông tư 20 còn được cộng đồng doanh nghiệp nước ngoài và các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước ủng hộ bởi từ khi Thông tư 20 ra đời, thị trường ô tô mới từ 9 chỗ ngồi trở xuống đã trở nên trật tự và nề nếp hơn, quyền được an toàn của NTD và của toàn xã hội được bảo đảm hơn. Theo hướng đó, nhiều ý kiến yêu cầu Bộ Công Thương tiếp tục duy trì Thông tư 20.

Về vấn đề này, Bộ Công Thương xin báo cáo Thủ tướng Chính phủ như sau:

- Thông tư 20 có điểm yếu là chỉ điều chỉnh các loại xe từ 9 chỗ ngồi trở xuống, không điều chỉnh các loại phương tiện khác trong khi rủi ro gây mất an toàn và rủi ro xâm phạm quyền lợi của NTD của tất cả các loại phương tiện là như nhau. Không những thế, Thông tư 20 cũng chỉ áp dụng cho hàng nhập khẩu, không áp dụng cho hàng sản xuất trong nước. Để thực sự bảo vệ quyền lợi của NTD và bảo đảm an toàn giao thông, các quy định như của Thông tư 20 cần được áp dụng chung cho tất cả các loại phương tiện tham gia lưu thông, bất kể là xe chở người hay chở hàng, bất kể nơi sản xuất. Cơ quan duy nhất có thẩm quyền ban hành các quy định như vậy là Bộ Giao thông vận tải, không phải Bộ Công Thương và quy định đó nên là quy định trong nước để áp dụng chung cho cả xe nhập khẩu và xe sản xuất trong nước, không nên chỉ quy định tại cửa khẩu.

- Một điểm yếu nữa của Thông tư 20 là không điều chỉnh xe đã qua sử dụng, cũng không điều chỉnh các loại xe từ 9 chỗ ngồi trở xuống nhập khẩu theo đường quà biếu, quà tặng, tài sản di chuyển, v.v... nên theo phản ánh của báo chí, đã xuất hiện tình trạng biến xe mới thành xe cũ hoặc đưa xe mới về nước theo đường quà biếu, quà tặng để "lách" Thông tư 20, tiếp tục coi thường NTD nói riêng và an toàn của toàn xã hội nói chung. Các tiêu cực dạng này không thể khắc phục được bằng Giấy chỉ định hoặc Giấy ủy quyền chính hãng, chỉ có thể khắc phục được bằng cách áp dụng các quy định trong nước mà cụ thể là tại khâu đăng ký lưu hành phương tiện. Theo đó, tất cả các loại phương tiện, nếu không được chính hãng sản xuất, hoặc người được chính hãng sản xuất ủy quyền, đứng ra chịu trách nhiệm bảo hành, bảo dưỡng đều không được phép đăng ký lưu hành tại Việt Nam.

Với các phân tích trên, Bộ Công Thương kiến nghị Thủ tướng Chính phủ:

1. Không chấp thuận đề xuất rút ngành, nghề "Kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng xe ô tô" khỏi Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện của Luật Đầu tư 2014.

2. Giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương và các Bộ, ngành liên quan ban hành sớm các quy định trong nước có tác dụng tương đương Thông tư 20, áp dụng tại khâu đăng ký lưu hành và áp dụng chung cho tất cả các loại phương tiện tham gia giao thông đường bộ, bảo đảm các loại phương tiện này được bảo hành, bảo dưỡng hoặc sửa chữa theo đúng thông lệ quốc tế và đáp ứng các tiêu chuẩn về an toàn của Việt Nam.

3. Giao Bộ Công Thương bãi bỏ Thông tư 20 khi các quy định do Bộ Giao thông vận tải ban hành chính thức có hiệu lực. Đồng thời, giao Bộ Công Thương, căn cứ các quy định của pháp luật cạnh tranh, giám sát hoạt động nhập khẩu, phân phối ô tô tại Việt Nam để bảo đảm môi trường cạnh tranh công bằng cho các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ.

Bộ Công Thương xin báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét và cho ý kiến chỉ đạo./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ trưởng; các Thứ trưởng;
- Các Bộ: GTVT, KHĐT, KHCN, TP;
- Các Vụ: PC, KH, CNNg, KHCN, ĐB;
- Cục QLCT;
- VCCI;
- VAMA;
- Lưu: VT, XNK.

- Website Bộ Công Thương



Trần Quốc Khánh

**GIẢI TRÌNH CÁC Ý KIẾN CỦA ĐẠI DIỆN VCCI VỀ THÔNG TƯ 20/2011/TT-BCT
TẠI CUỘC HỌP NGÀY 21/7/2016 TẠI BỘ CÔNG THƯƠNG**

1. Quy định Thông tư 20/2011/TT-BCT (Thông tư 20) là điều kiện kinh doanh hay thủ tục hành chính? - Thông tư 20 có tính chất là một điều kiện kinh doanh vì trao quyền cho một số doanh nghiệp nhất định đủ điều kiện được kinh doanh, còn các doanh nghiệp khác thì không được. - Tuy là điều kiện kinh doanh nhưng không hợp pháp. Thủ tục hành chính về nhập khẩu vốn được quy định tại Nghị định 12/2006 và 187/2013 về mua bán hàng hoá quốc tế. Hai Nghị định này đã quy định về điều kiện nhập khẩu nhưng không có điều kiện nào mà Thông tư 20 đề nghị doanh nghiệp phải có. Giả sử, giấy uỷ quyền của nhà sản xuất là một thành phần hồ sơ thì chứng minh cho điều kiện nào? Nghị định 187 không hề quy định điều kiện, do vậy việc cung cấp hồ sơ hoàn toàn không cần thiết và không hợp pháp. - Nhập khẩu ô tô dưới 9 chỗ hoàn toàn không phải là ngành nghề kinh doanh có điều kiện theo phụ lục 4 của Luật Đầu tư. - Do vậy có thể kết luận rằng sự tồn tại của TT 20 chỉ một bối cảnh nhất định và hiện hoàn toàn không phù hợp và hợp pháp.	Đầu tư kinh doanh (ĐT KD), theo định nghĩa tại khoản 5, Điều 3, Luật Đầu tư 2014, là "việc nhà đầu tư bỏ vốn đầu tư để thực hiện hoạt động kinh doanh thông qua việc thành lập tổ chức kinh tế; đầu tư góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp của tổ chức kinh tế; đầu tư theo hình thức hợp đồng hoặc thực hiện dự án đầu tư". Đối chiếu với định nghĩa này, Thông tư 20 không phải là điều kiện ĐT KD bởi không can thiệp vào việc "bỏ vốn đầu tư" để thành lập tổ chức kinh tế nhằm thực hiện hoạt động kinh doanh ở tổ, mà cụ thể là sản xuất, nhập khẩu, bán buôn, bán lẻ ở tổ. Nói cách khác, bất kỳ tổ chức, cá nhân nào cũng có quyền "bỏ vốn đầu tư" thành lập tổ chức kinh tế để kinh doanh ở tổ mà không cần phải tuân thủ Thông tư 20. Thông tư 20 đơn thuần là một thủ tục hành chính được áp dụng đối với hàng nhập khẩu tại cửa khẩu để bảo đảm một mục tiêu quản lý. Theo đó, nếu thương nhân nhập khẩu không đáp ứng được thủ tục này, sẽ không thể hoàn thành thủ tục hải quan cho hàng hóa nhập khẩu tại cửa khẩu. Các thủ tục áp dụng cho hàng nhập khẩu như vậy có rất nhiều và trong tuyệt đại đa số các trường hợp, đều không bị coi là điều kiện ĐT KD (ví dụ như Giấy chứng nhận xuất xứ, Giấy chứng nhận đã qua kiểm dịch động thực vật hay Giấy chứng nhận đủ điều kiện xuất khẩu vào Việt Nam, v.v... do cơ quan có thẩm quyền cấp).
2. Hiệu quả TT 20 với mục tiêu kiểm soát nhập khẩu ô tô? Thường nói đến kiểm soát nhập khẩu ô tô là liên quan đến kiểm soát chất lượng và kiểm soát thị trường - <i>Kiểm soát về chất lượng:</i> về mặt pháp luật, Việt Nam đã có đủ quy chuẩn, tiêu chuẩn về chất lượng ô tô sản xuất trong nước và nhập khẩu vào Việt Nam. Bất cứ ô tô nào lần bán tại Việt Nam đều được đăng kiểm và đáp ứng các tiêu chuẩn về kỹ thuật. + Triệu hồi xe (Recall) đã được quy định tại thông tư 19/2012/TT-	- Nội dung Thông tư yêu cầu thương nhân nhập khẩu, phân phối xe mới từ 9 chỗ ngồi trở xuống phải chịu trách nhiệm với người tiêu dùng (NTD) về việc bảo hành xe và với tư cách là nhà nhập khẩu, phân phối được nhà sản xuất ủy quyền hoặc chỉ định, phải thay mặt nhà sản xuất chịu trách nhiệm về xe nhập khẩu đó trong một số trường hợp nhất định, thí dụ như triệu hồi do lỗi của nhà sản xuất.

BGTVT của Bộ Giao thông vận tải. Triệu hồi của xe lắp ráp liên doanh sản xuất trong nước hay xe nhập khẩu (trong đó nhập khẩu uỷ quyền hay không uỷ quyền) đều như nhau. Cần phải phát huy quy định này chứ Thông tư 20 không nên gánh thêm nhiệm vụ bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật + Cuộc tranh luận là giải pháp tốt nhất để nâng cao chất lượng. Với tài sản có giá trị cao như ô tô thì cuộc tranh luận lành mạnh luôn là sức ép quan trọng nhất để các nhà cung cấp đảm bảo chất lượng. - Kiểm soát về thị trường: Ô tô tăng hay giảm phụ thuộc quan trọng nhất vào quan hệ cung cầu. Cầu luôn luôn có, dù xe buộc phải uỷ quyền hay không uỷ quyền vẫn luôn có. Từ số liệu nhập khẩu xe của Hải quan thì từ khi có Thông tư 20 cho đến nay số xe nhập khẩu vẫn tăng đều, thậm chí tăng mạnh (Năm 2011 có 55 nghìn xe, Năm 2015 là 125 nghìn xe). Do vậy có thể kết luận thì Thông tư 20 đã hoàn thành sứ mệnh trong thời điểm đó, hiện nay vai trò của Thông tư 20 không lớn trong kiểm soát chất lượng hay thị trường ô tô nhập khẩu.	- Thông tư 19 đã hết hiệu lực kể từ ngày 01/7/2016 theo quy định của Luật Đầu tư. Tuy nhiên, do ô tô là sản phẩm công nghệ, điện tử cao ảnh hưởng đến an toàn giao thông và tính mạng người sử dụng và những người xung quanh nên khi sản phẩm có lỗi kỹ thuật, nếu các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô không chính hãng không có nhân viên kỹ thuật được đào tạo bài bản, không có thiết bị kỹ thuật để chẩn đoán, hiệu chỉnh và sửa chữa chuyên dụng, không nhận được sự hỗ trợ từ chính hãng sản xuất, trong khi với năng lực tài chính hạn chế hoặc bản thân doanh nghiệp này đã giải thể vì lý do nào đó, thì việc triệu hồi này trở nên vô nghĩa và người chịu thiệt hại ở đây là người tiêu dùng. - Thông tư 20 không được ban hành để "hạn chế nhập khẩu" hoặc "kiểm chế nhập siêu". Mục đích ban hành Thông tư 20 đã được thể hiện rõ tại phần đầu của Thông tư, đó là "nhằm bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng và an toàn giao thông đường bộ".
3. Sự phù hợp của TT 20 với pháp luật cạnh tranh và sở hữu trí tuệ? - Về pháp luật cạnh tranh: không phù hợp. Cụ thể: - Điều 6 Luật Cạnh tranh quy định về: Hành vi bị cấm của cơ quan quản lý Nhà nước: Cơ quan QLNN không được thực hiện các hành vi sau đây cản trở cạnh tranh trên thị trường: - Buộc doanh nghiệp, cơ quan, tổ chức, cá nhân phải mua, bán hàng hoá, cung ứng dịch vụ với doanh nghiệp được cơ quan này chỉ định, trừ hàng hoá, dịch vụ thuộc lĩnh vực độc quyền nhà nước hoặc trong trường hợp khẩn cấp theo quy định của pháp luật; - Phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp; - Ép buộc các hiệp hội ngành nghề hoặc các doanh nghiệp liên kết với nhau nhằm loại trừ, hạn chế, cản trở các doanh nghiệp khác cạnh tranh trên thị trường; - Các hành vi khác cản trở hoạt động kinh doanh hợp pháp của doanh nghiệp. Thông tư 20 đã phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp (có uỷ quyền và không có uỷ quyền), qua đó gián tiếp buộc người tiêu dùng chỉ được mua hàng hoá với một lượng doanh nghiệp nhất định, gây hạn chế cạnh tranh. Bộ Công Thương là cơ quan quản lý Nhà nước về cạnh tranh cần phải thúc đẩy sự cạnh tranh trên thị trường.	- Đối với pháp luật cạnh tranh: Là một thủ tục hành chính áp dụng chung cho mọi thương nhân nhập khẩu, Thông tư 20 không vi phạm bất kỳ quy định nào của Luật Cạnh tranh. Thông tư 20 không chỉ định doanh nghiệp nhập khẩu để buộc NTD phải mua ô tô tại doanh nghiệp đó. Quy định về Giấy chỉ định hoặc Giấy uỷ quyền chính hãng được áp dụng trên cơ sở không phân biệt đối xử đối với tất cả các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô mới từ 9 chỗ ngồi trở xuống. Việc doanh nghiệp có được Giấy chỉ định hoặc Giấy uỷ quyền chính hãng hay không phụ thuộc hoàn toàn vào thỏa thuận giữa các doanh nghiệp. Cơ quan quản lý không can thiệp vào quá trình này.

- Sở hữu trí tuệ: Thông tư 20 không phù hợp với quy định về sở hữu trí tuệ, cụ thể Luật Sở hữu trí tuệ, Điểm b, Khoản 2 Điều 125, khoản 2 quy định "Chủ sở hữu đối tượng sở hữu công nghiệp và tổ chức, cá nhân được trao quyền sử dụng hoặc quyền quản lý chỉ dẫn địa lý không có quyền cấm người khác thực hiện hành vi thuộc các trường hợp sau đây: b) Lưu thông, nhập khẩu, khai thác công dụng của sản phẩm được đưa ra thị trường, kể cả thị trường nước ngoài một cách hợp pháp, trừ sản phẩm không phải do chính chủ sở hữu nhãn hiệu hoặc người được phép của chủ sở hữu nhãn hiệu đưa ra thị trường nước ngoài" Như vậy, việc doanh nghiệp trong nước mua ô tô từ các nhà cung cấp ở nước khác hợp lệ (như một nhà phân phối ở nước thứ ba), không phải là nhà sản xuất ủy quyền trực tiếp tại Việt Nam là hợp pháp, chủ nhãn hiệu (nhà sản xuất) không có quyền ngăn cấm. Do vậy Thông tư 20 không nên dựng hàng rào để ngăn cản điều này. Đáng ra quy định nhà nước để bảo đảm lợi ích đông đảo người tiêu dùng, thúc đẩy cạnh tranh lành mạnh cần phải hạn chế quan hệ phân phối của hãng, giảm vai trò chi phối phi trường chứ không phải là luật hoá các quan hệ này. Pháp luật Việt Nam không nên luật hoá quan hệ giữa nhà sản xuất và nhà phân phối theo cách thức của TT 20.	- Đối với pháp luật về sở hữu trí tuệ: Bộ Khoa học và Công nghệ đã có văn bản số 3286/BKHCN-TĐC ngày 29 tháng 7 năm 2016 khẳng định Thông tư 20 không vi phạm pháp luật về quyền sở hữu trí tuệ.
4. Tác động của bãi bỏ TT 20 với nhập khẩu ô tô và nhập siêu? - Như trên đã phân tích, việc ban hành Thông tư 20 không làm giảm nhập khẩu ô tô: cụ thể năm 2011 nhập 55 nghìn xe, 2015 nhập 125 nghìn xe - Về giá trị tuyệt đối cũng không làm giảm tình trạng chi tiêu ngoại tệ cho nhập khẩu xe dưới 9 chỗ: Năm 2011: 1,02 tỷ USD; năm 2015: 2,98 tỷ USD (giá chưa tính thuế). - Tỷ lệ nhập khẩu ô tô nguyên chiếc 2011 chiếm 0.94% tổng giá trị nhập khẩu nhưng đến 2015 là 1.81% tổng giá trị nhập khẩu. (Tổng cục Hải quan) Như vậy, thực tế việc duy trì Thông tư 20 không tác động đến nhập siêu.	Do Thông tư 20 không được ban hành để "hạn chế nhập khẩu" hoặc "kiểm chế nhập siêu" nên tất cả các ý kiến dẫn chiếu số liệu nhập khẩu ô tô thời kỳ 2011-2015 để cho rằng "Thông tư 20 đã không đạt được mục đích hạn chế nhập khẩu, cần phải được bãi bỏ" đều là không phù hợp.
5. Tác động của bãi bỏ TT 20 với bảo đảm an toàn, chất lượng xe, quyền lợi người tiêu dùng? - Đảm bảo an toàn cho phương tiện là quy chuẩn chung của Việt Nam: không thay đổi dù đó là xe sản xuất trong nước hay nhập khẩu.	- Thông tư 20 có mục đích quan trọng là bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng (NTD) và bảo đảm an toàn giao thông đường bộ. NTD được sử dụng xe nhập khẩu chính hãng hoặc được chính hãng ủy quyền nhập khẩu, đồng thời được hưởng chế độ bảo hành, bảo dưỡng và mọi chế độ liên quan khác do chính hãng cam kết

- Nên thúc đẩy cạnh tranh bằng chất lượng, chất lượng tăng khi có sự cạnh tranh mạnh mẽ giữa các hãng. Khi có cạnh tranh thì người tiêu dùng mới có lợi: giá xe giảm, dịch vụ hậu mãi tốt hơn. Hiện nay muốn mua xe chính hãng thì có thể phải ký hợp đồng mà không biết khi nào được nhận xe (!) - Vì Thông tư nên trên thị trường đang có muôn vàn cách thức lách luật: cho biểu tặng, xe mới làm thủ thuật thành cũ để nhập. Điều này làm méo mó thị trường, gây cạnh tranh không lành mạnh. Bãi bỏ Thông tư 20 là cách thức quan trọng để thị trường cạnh tranh lành mạnh. - Hiện thị trường nhập khẩu xe đang nằm trong tay các doanh nghiệp lớn và liên kết với nhau rất chặt chẽ. Bãi bỏ Thông tư 20 làm giảm nguy cơ hình thành các thỏa thuận hạn chế cạnh tranh (cartel).	thông qua nhà nhập khẩu, phân phối. - Việc lách luật là do doanh nghiệp thực hiện và phải chịu trách nhiệm pháp lý nếu vi phạm. Thông tư 20 không hướng dẫn doanh nghiệp lách luật. - Quy định tại Thông tư 20 không gây ra nguy cơ hình thành các thỏa thuận cạnh tranh, không vi phạm Điều 8 Luật Cạnh tranh vì không tạo điều kiện và bán thân các hãng sản xuất ô tô trên thế giới cũng không thỏa thuận ấn định giá bán, phân chia thị trường, hạn chế hoặc kiểm soát số lượng, khối lượng sản xuất, ngăn cản kinh doanh khác tham gia thị trường hoặc phát triển kinh doanh... Các hãng sản xuất với mong muốn bán thật nhiều hàng vì mục tiêu lợi nhuận, với uy tín kinh doanh của mình sẽ căn cứ vào năng lực tài chính cũng như năng lực kỹ thuật và uy tín của doanh nghiệp nhập khẩu để lựa chọn bất cứ địa chỉ tin cậy nào tại Việt Nam làm cầu nối đưa sản phẩm chất lượng của họ đến tay người tiêu dùng.
6. Tác động của bãi bỏ TT 20 với mục tiêu phát triển sản xuất trong nước? - Việt Nam đã có đủ thời gian để chứng minh được rằng dựng hàng rào bảo hộ sản xuất trong nước không hiệu quả, nhất là công nghiệp ô tô. Cạnh tranh hiệu quả hơn. - Xu hướng dựng hàng rào bảo hộ trái với xu hướng hội nhập và các cam kết quốc tế Việt Nam đã và sẽ tham gia. - Từ thực tiễn quan sát Thông tư 20 thì đang tạo ra động lực ngược cho các liên doanh sản xuất ô tô trong nước: tập trung nhập khẩu xe từ nước ngoài thay cho việc nỗ lực sản xuất và nội địa hóa? - Tôi đồng ý là có thể tìm ra một số giải pháp hợp lý, hợp pháp để bảo hộ một số dòng xe mà trong nước sản xuất được (thậm chí nhập khẩu) của Thaco Trường Hải. Với cách quy định của Thông tư 20 như hiện nay quá rộng, đang dành thị trường của Việt Nam cho một số nhà nhập khẩu nước ngoài?	- Các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô đang nỗ lực gia tăng tỷ lệ nội địa hóa sản phẩm, tuy nhiên, dù Quy hoạch tổng thể phát triển công nghiệp hỗ trợ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 đã có từ năm 2014, nhưng do các doanh nghiệp ngành công nghiệp hỗ trợ còn ít và yếu, chưa đáp ứng được yêu cầu của các doanh nghiệp sản xuất nên không thể tăng sản xuất đáp ứng nhu cầu ô tô của thị trường. Việc không thể hạ giá thành sản xuất trong khi thuế nhập khẩu giảm theo lộ trình dẫn đến các doanh nghiệp sản xuất phải nhập khẩu ô tô để đáp ứng nhu cầu tiêu dùng trong nước là không thể tránh khỏi. - Việc tìm ra giải pháp hợp lý, hợp pháp để bảo hộ một số dòng xe trong nước sản xuất được (thậm chí nhập khẩu) của Công ty Thaco Trường Hải là vi phạm các quy định về cạnh tranh, phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp, tạo vị thế độc quyền cho doanh nghiệp (vi phạm các Điều 4 và Khoản 2 Điều 6 của Luật Cạnh tranh).
7. Tác động bãi bỏ TT 20 với nhập khẩu xe Trung Quốc? - Hiện tại nhiều doanh nghiệp phản ánh kể cả khi Thông tư 20 có hiệu lực thì các hãng xe Trung Quốc đã chủ động sang Việt Nam tìm hiểu ai có nhu cầu và	- Thông tư 20 không nhằm hạn chế nhập khẩu xe ô tô từ bất kể thị trường nào kể cả xe nhập khẩu từ Trung Quốc, miễn sao xe

bất kỳ ai có nhu cầu thì cấp ngay uỷ quyền. Dù các dòng xe chính hãng của Trung Quốc chưa thâm nhập được vào Việt Nam nhưng rõ ràng đây không phải là hàng rào cho xe Trung Quốc. - Thậm chí duy trì Thông tư 20 có vẻ tạo điều kiện dễ hơn cho xe Trung Quốc vào Việt Nam vì xe khác vào khó hơn, xe Trung Quốc vào dễ. Rất dễ có được uỷ quyền chính hãng từ xe Trung Quốc.	ô tô nhập khẩu xác minh nguồn gốc xuất xứ hàng hóa, bảo đảm quyền lợi, tính mạng người tiêu dùng và an toàn giao thông đường bộ.
8. Bộ Thông tư 20 có làm xe ASEAN ô tô vào hay không? Năm 2018 ô tô nhập khẩu trong nội khối ASEAN thuế 0% với yêu cầu phải nội địa hoá 40%. Hiện tại xe sản xuất trong nội khối ASEAN thì chỉ là xe sản xuất tại Thái Lan. Tuy nhiên, họ chủ yếu sản xuất xe tay lái nghịch. Nhập xe tay nghịch về Việt Nam bị cấm, không dễ. Muốn mua đơn hàng bé từ Thái Lan là không thể, phải những đơn hàng rất lớn.	Các hãng xe hiện đang đầu tư vào nhiều quốc gia trong khu vực, bao gồm Thái Lan, Indonesia và Việt Nam. Việc thuế nhập khẩu nội khối trở về 0% vào năm 2018 là một thách thức với các doanh nghiệp đang sản xuất và lắp ráp tại Việt Nam khi mà công suất của Việt Nam chỉ bằng 1/10 của Thái Lan. Việc nhập khẩu xe ô tô từ Thái Lan của các doanh nghiệp không chính hãng là khó khi các hãng sản xuất tại đây chỉ sản xuất xe tay lái thuận để xuất khẩu và chỉ xuất khẩu theo đơn của các doanh nghiệp chính hãng.
9. Thông tư 20 phân biệt quy mô trái tinh thần Luật Hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa Hiện tại Chính phủ đang soạn thảo Luật Hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa, trong đó đang đưa vào một quy định về việc các cơ quan Nhà nước không được đặt ra điều kiện dưới hình nào đó mà hạn chế khả năng gia nhập thị trường, kinh doanh của doanh nghiệp nhỏ và vừa. Thông tư 20 đang đi theo hướng này, cản trở việc gia nhập thị trường của các doanh nghiệp nhỏ.	Như đã trình bày, Thông tư 20 không phải là điều kiện đầu tư kinh doanh. Quy định về Giấy chỉ định hoặc Giấy uỷ quyền chính hãng được áp dụng trên cơ sở không phân biệt đối xử đối với tất cả các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô mới từ 9 chỗ ngồi trở xuống.
10. Tôi cho rằng, với TT 20, khả năng điều tiết thị trường ô tô của Bộ Công thương trên thực tế bị giảm. Thị trường ô tô Việt Nam đang chịu sự điều tiết lớn hơn của các hãng xe lớn khi mà các doanh nghiệp Việt Nam không thể chen chân	Quản lý nhập khẩu ô tô của Bộ Công Thương và các Bộ ngành khác thực hiện thông qua Nghị định 187/2013/NĐ-CP, Thông tư số 04/2014/TT-BCT, Thông tư liên tịch số 03/2006/TTLT-BTM-BGTVT-BTC-BCA, Thông tư số 19/2009/TT-BCT, Thông tư liên tịch số 25/2010/TTLT-BCT-BGTVT-BTC...
11. Việc cho rằng một số doanh nghiệp gian lận thuế để duy trì TT20 là không phù hợp? Đây là vi phạm pháp luật, cần sử dụng công cụ và hình thức khác để xử lý. TT 20 của Bộ Công thương không nên gánh thêm sứ mệnh chống trốn thuế này. Mà đưa ra quy định cần hướng đến các doanh nghiệp làm ăn đàng	- Việc áp dụng Thông tư 20 đã triệt tiêu hoàn toàn tình trạng vô trách nhiệm đối với NTD nói riêng và toàn xã hội nói chung của một số nhà nhập khẩu, phân phối ô tô trước đây.

hoàng, chính đáng, chứ không phải là phòng ngừa.

- TT20 có nâng cao tiêu chuẩn? Tiêu chuẩn có thể cao hơn của nhập khẩu ô tô chính hãng nên để cho thị trường lựa chọn và quyết định. Nhà nước chỉ nên quan tâm đến tiêu chuẩn tối thiểu còn tiêu chuẩn cao hơn cần để thị trường tự định đoạt. Vì ô tô là tài sản lớn nên người tiêu dùng sẽ có động lực và tự lựa chọn sản phẩm tốt nhất kèm theo dịch vụ. Luật không thể buộc người dân phải vào siêu thị mua sắm vì chất lượng thực phẩm trong siêu thị cao hơn. Người ta có thể mua ở hàng xén, cửa hàng tiện lợi gần nhà.

- Ý nghĩa của Thông tư 20 rất lớn đối với việc phát triển một cộng đồng doanh nghiệp tư nhân trong nước. Trường Hải từng xuất phát từ một doanh nghiệp nhỏ, bé, phân phối... Nên trao cho họ cơ hội, đừng ngăn cản. Nên để các doanh nghiệp tư nhân trong nước nhỏ, vừa phát triển mạnh mẽ rồi mới tạo thành nhiều doanh nghiệp tư nhân lớn như Trường Hải!

- Ý kiến này chưa thỏa đáng vì khác với nhiều mặt hàng khác, ô tô là mặt hàng có khả năng ảnh hưởng đến an toàn của người khác khi tham gia lưu thông. Vì vậy, người sử dụng ô tô không những không có quyền từ chối bảo hành mà còn có nghĩa vụ phải bảo hành, bảo dưỡng ô tô tại các cơ sở đủ điều kiện theo quy định của pháp luật.

**Ý kiến các đại biểu tham dự cuộc họp đánh giá tình hình thực hiện
Thông tư số 20/2011/TT-BCT theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ
tại công văn số 1407/VPCP-KTTH ngày 08 tháng 7 năm 2016**

1. Quy định của Thông tư 20 về nhập khẩu ô tô là điều kiện đầu tư kinh doanh hay thủ tục hành chính:

1.1 Ý kiến của VCCI:

Ngành nghề kinh doanh ô tô không phải là ngành nghề kinh doanh có điều kiện do không được quy định tại Phụ lục 4 của Luật Đầu tư năm 2014. Ngoài ra, Thông tư 20 cũng không quy định về thành phần hồ sơ nên không thể coi đây là thủ tục hành chính, chính vì vậy Thông tư 20 hoàn toàn không phù hợp, hợp pháp và cần thiết phải bãi bỏ theo quy định của Luật Đầu tư.

1.2 Ý kiến VAMA, VAMI, các doanh nghiệp sản xuất, nhập khẩu ô tô chính hãng:

- Thông tư 20 là thủ tục hành chính, vì các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô không được độc quyền nhập khẩu. Bất kỳ doanh nghiệp nào, đáp ứng các quy định của hãng sản xuất và được hãng sản xuất lựa chọn làm đại lý thì được ủy quyền nhập khẩu và phân phối sản phẩm ô tô tại Việt Nam.

1.3 Ý kiến các doanh nghiệp nhập khẩu không chính hãng:

- Thông tư 20 không phải là thủ tục hành chính vì không có tên thủ tục hành chính, không có trình tự thực hiện, kết quả thực hiện, vì vậy cần phải bãi bỏ theo tinh thần của Luật Đầu tư.

- Thông tư 20 là điều kiện kinh doanh nên đã hết hiệu lực theo quy định của Luật Đầu tư.

1.4 Ý kiến các cơ quan quản lý:

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Bộ KHĐT): Thông tư 20 là điều kiện kinh doanh hơn là thủ tục hành chính. Do cơ quan Nhà nước ban hành một văn bản quy phạm pháp luật buộc các doanh nghiệp phải thực hiện, nên có thể coi đây là một điều kiện trong hoạt động nhập khẩu phối xe ô tô.

Nếu xét thấy đây là lĩnh vực cần quản lý, cần bổ sung vào danh mục của Luật Đầu tư thì đưa vào danh mục bổ sung ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Trong thời gian chờ sửa Luật Đầu tư thì Thông tư 20 không còn hiệu lực sau ngày 01 tháng 7 năm 2016.

- Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT): Chưa thể xác định đây là điều kiện hay thủ tục hành chính.

- Bộ Khoa học và Công nghệ (Bộ KHCN): Quy định của Thông tư 20 vừa mang tính chất điều kiện kinh doanh vừa mang tính chất thủ tục hành chính. Nếu doanh nghiệp không có Giấy ủy quyền thì không thể nhập khẩu hàng hóa (điều kiện kinh doanh), và thiếu Giấy ủy quyền thì doanh nghiệp cũng không thể hoàn chỉnh thủ tục với các cơ quan Nhà nước (thủ tục hành chính).

Nếu đối chiếu theo Nghị định của Chính phủ, theo 4 tiêu chí của thủ tục hành chính thì Thông tư 20 có thể thiếu nội dung, nhưng nếu theo thực tiễn cuộc sống thì lại chứa đựng cả 2 nội dung trên.

2. Hiệu quả của việc thực hiện Thông tư này đối với mục tiêu kiểm soát nhập khẩu ô tô thời gian qua:

2.1 Ý kiến của VCCI:

Kiểm soát nhập khẩu ô tô là liên quan đến kiểm soát chất lượng và kiểm soát thị trường:

- Kiểm soát về chất lượng: Việt Nam hiện đã có đủ quy chuẩn, tiêu chuẩn về chất lượng ô tô sản xuất trong nước và nhập khẩu. Ô tô phải được đăng kiểm và đáp ứng các tiêu chuẩn về kỹ thuật mới được đưa ra tiêu thụ.

- Kiểm soát về thị trường: Ô tô tăng hay giảm phụ thuộc vào quan hệ cung cầu, dù xe nhập khẩu có được ưu quyền hay không. Theo số liệu Hải quan thì từ khi có Thông tư 20 cho đến nay lượng xe ô tô nhập khẩu vẫn tăng đều, thậm chí tăng mạnh (Năm 2011 có 55 nghìn xe, Năm 2015 là 125 nghìn xe).

Do vậy, Thông tư 20 đã phát huy hiệu quả trong năm 2011 về kiểm soát nhập siêu, nhưng hiện nay vai trò của Thông tư 20 không lớn trong kiểm soát chất lượng hay thị trường ô tô nhập khẩu.

2.2 Ý kiến VAMA, VAMI, các doanh nghiệp sản xuất, nhập khẩu ô tô chính hãng:

- Trước Thông tư 20, các doanh nghiệp, quy mô lớn nhỏ, nhập khẩu xe từ nhiều nguồn khác nhau dẫn đến hàng hóa nhập khẩu không có nguồn gốc xuất xứ và tiêu chuẩn kỹ thuật... dẫn đến nhập siêu tăng và thâm hụt cán cân thương mại. Ngoài ra, doanh nghiệp nhập khẩu cũng không quan tâm đầu tư cơ sở dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng để bảo đảm quyền lợi người tiêu dùng.

- Sau khi ban hành Thông tư 20, hoạt động sản xuất đã đi vào nề nếp, ô tô chính hãng nhập khẩu phù hợp với điều kiện của Việt Nam, lượng cung cầu được kiểm soát; các trung tâm dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng đáp ứng các quy định của hãng sản xuất, việc triệu hồi xử lý lỗi được thực hiện tốt. Thông tư 20 đã tạo sự ổn định trên thị trường kinh doanh ô tô, các doanh nghiệp sản xuất ô tô đã đẩy mạnh đầu tư, lắp ráp, nâng tỷ lệ nội địa hóa, góp phần phát triển ngành công nghiệp ô tô cũng như ngành công nghiệp hỗ trợ thực hiện Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.

2.3 Ý kiến các doanh nghiệp nhập khẩu không chính hãng:

- Việc kiểm soát nhập khẩu cũng không thực sự tác động khi lượng ô tô nhập khẩu vẫn tăng kể từ khi Thông tư 20 có hiệu lực đến nay.

2.4 Ý kiến các cơ quan quản lý:

- Bộ GTVT: Thông tư 20 đã góp phần làm giảm lượng xe nhập khẩu thể hiện qua số lượng nhập khẩu ô tô từ 9 chỗ ngồi trở xuống và số lượng doanh nghiệp nhập khẩu qua các năm như sau:

2010: 31.939 chiếc với 569 doanh nghiệp nhập khẩu.

2011: 28.579 chiếc với 418 doanh nghiệp nhập khẩu

2012: 10.000 chiếc với 58 doanh nghiệp nhập khẩu.

2013: 11.369 chiếc với 81 doanh nghiệp nhập khẩu.

2014: 24.242 chiếc với 209 doanh nghiệp nhập khẩu.

2015: 47.929 chiếc với 314 doanh nghiệp nhập khẩu.

Qua số liệu trên cho thấy các doanh nghiệp dần đã đáp ứng các yêu cầu của Thông tư 20 và hiện đang cạnh tranh khốc liệt.

3. Sự phù hợp của Thông tư với pháp luật cạnh tranh và sở hữu trí tuệ:

3.1 Ý kiến của VCCI:

- Thông tư 20 không phù hợp với pháp luật cạnh tranh và sở hữu trí tuệ, vì Điều 6 của Luật Cạnh tranh quy định "Cơ quan quản lý nhà nước không được Buộc doanh nghiệp, cơ quan, tổ chức, cá nhân phải mua, bán hàng hoá, cung ứng dịch vụ với doanh nghiệp được cơ quan này chỉ định..., phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp..." và Điều 125 của Luật Sở hữu trí tuệ quy định "Chủ sở hữu đối tượng sở hữu công nghiệp và tổ chức, cá nhân được trao quyền sử dụng hoặc quyền quản lý chi dẫn địa lý không có quyền cấm người khác thực hiện hành vi thuộc các trường hợp..." "lưu thông, nhập khẩu, khai thác công dụng của sản phẩm được đưa ra thị trường, kể cả thị trường nước ngoài một cách hợp pháp,....". Thông tư 20 đã phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp (có uy quyền và không có uy quyền), gián tiếp buộc người tiêu dùng phải mua hàng hoá từ một lượng doanh nghiệp nhất định, gây hạn chế cạnh tranh.

- Thông tư 20 trái với tinh thần của Luật hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa, vì kể từ khi ban hành Thông tư 20 hàng trăm doanh nghiệp nhỏ hoạt động trong lĩnh vực nhập khẩu ô tô đã không còn tồn tại, phá sản hoặc buộc phải chuyển sang kinh doanh mặt hàng khác.

3.2 Ý kiến VAMA, VAMI, các doanh nghiệp sản xuất, nhập khẩu ô tô chính hãng:

- Thông tư 20 góp phần thực hiện hiệu quả một số Luật, quy định hiện hành như:

a. Luật Chất lượng sản phẩm và Luật Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng: Doanh nghiệp có giấy ủy quyền sẽ phải chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin sản phẩm, về chất lượng hàng hóa và chịu trách nhiệm với người tiêu dùng đối với sản phẩm bán ra, thực hiện xử lý thu hồi bồi thường thiệt hại cho người tiêu dùng đối với những sản phẩm bị lỗi.

b. Luật Cạnh tranh: Thông tư 20 không tạo thế độc quyền, bất cứ doanh nghiệp nhập khẩu khi có ủy quyền chính hãng được quyền nhập khẩu. Sự cạnh tranh giữa các hãng nhập khẩu được thực hiện qua hệ thống các đại lý kinh doanh trải khắp mọi miền đất nước.

c. Luật Sở hữu trí tuệ: Thông tư 20 góp phần tôn trọng quyền sở hữu trí tuệ, không tạo khoảng trống để vi phạm quyền này.

- Hiện đang có hơn 40 thương hiệu nổi tiếng thế giới đang hoạt động ở Việt Nam nên có sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp kinh doanh mặt hàng ô tô để trở thành nhà phân phối chính hãng do phải chứng minh khả năng đáp ứng các quy

định của hãng sản xuất để được cấp Giấy ủy quyền. Ngoài ra, các hãng sản xuất đều quy định các đại lý ở nước khác, thị trường khác không được bán xe qua thị trường thứ ba, nếu không có sự đồng ý của nhà máy sản xuất vì ô tô được sản xuất để phù hợp với điều kiện môi trường và bảo hành của từng quốc gia.

- Các doanh nghiệp nhập khẩu chính hãng đã phải đầu tư rất nhiều về cơ sở bảo hành, bảo dưỡng nhằm cung cấp dịch vụ tốt nhất, đồng thời cung cấp linh kiện, phụ tùng chính hãng, có nguồn gốc rõ ràng đảm bảo chất lượng, cho người tiêu dùng. Ngược lại, các doanh nghiệp nhập khẩu không chính hãng không phải quan tâm về vấn đề này nên không có sự cạnh tranh bình đẳng giữa các doanh nghiệp.

3.3 Ý kiến các doanh nghiệp nhập khẩu không chính hãng:

Thông tư 20 tạo ra sự độc quyền của các hãng sản xuất và nhập khẩu chính hãng, theo đó đã không tạo sự cạnh tranh bình đẳng giữa các doanh nghiệp khi các hãng sản xuất chỉ cấp Giấy ủy quyền cho một doanh nghiệp nhập khẩu.

3.4 Ý kiến các cơ quan quản lý:

- Bộ KHĐT: Thông tư 20 đã tạo sự độc quyền trong khi Luật Đầu tư và Luật Cạnh tranh đều bác bỏ điều này, cản trở sự phát triển của doanh nghiệp và quyền lợi của người tiêu dùng. Người tiêu dùng được quyền lựa chọn cơ sở bảo hành, bảo dưỡng và không bắt buộc phải vào chính hãng để sửa chữa.

- Bộ KHCN: Thông tư 20 không trái quy định tại Điều 125 của Luật Sở hữu trí tuệ vì chỉ yêu cầu xác định đơn vị ủy quyền chính hãng chứ không cấm chủ sở hữu thương hiệu không ngăn cấm những người khác kinh doanh.

4. Tác động của việc bãi bỏ Thông tư 20:

4.1 Ý kiến của VCCI:

- Thời điểm Thông tư 20 được ban hành thì lượng xe ô tô nhập khẩu giảm, nhưng quan sát chuỗi thời gian thì lượng ô tô nhập khẩu vẫn tăng cả về trị giá.

- Hiện nay Việt Nam đã có các quy chuẩn chung đảm bảo an toàn chất lượng và bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, vì vậy nếu có sự cạnh tranh giữa các hãng thì chất lượng xe sẽ tăng; người tiêu dùng được lợi khi giá xe giảm, dịch vụ hậu mãi tốt hơn; môi trường cạnh tranh lành mạnh;

- Mục tiêu phát triển sản xuất trong nước: Sự cạnh tranh sẽ hiệu quả hơn khi góp phần phát triển sản xuất trong nước, việc duy trì Thông tư 20 tạo động lực cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp tập trung vào nhập khẩu thay vì gia tăng nội địa hóa.

- Hiện thị trường nhập khẩu xe đang nằm trong tay các doanh nghiệp lớn và liên kết với nhau rất chặt chẽ. Bãi bỏ Thông tư 20 làm giảm nguy cơ hình thành các thỏa thuận hạn chế cạnh tranh (cartel)

- Việc thúc đẩy cạnh tranh, cho phép nhiều đối tượng nhập khẩu, sẽ gia tăng vai trò của Bộ Công Thương trong việc điều tiết thị trường, không chỉ nằm trong tay của các doanh nghiệp nhập khẩu có Giấy ủy quyền như hiện nay.

- Xu hướng dựng hàng rào bảo hộ trái với xu hướng hội nhập và các cam kết quốc tế Việt Nam đã và sẽ tham gia.

- Có thể tìm ra một số giải pháp hợp lý, hợp pháp để bảo hộ một số dòng xe mà trong nước sản xuất được (thậm chí nhập khẩu) của Thaco Trường Hải.

4.2 Ý kiến VAMA, VAMI, các doanh nghiệp sản xuất, nhập khẩu ô tô chính hãng:

- Bãi bỏ Thông tư 20 sẽ dẫn đến nhập khẩu ô tô và gian lận thương mại gia tăng, gây bất ổn trên thị trường ngoại tệ. Việc nhập khẩu khó kiểm soát sẽ gây bất ổn thị trường trong nước, gây khó khăn cho nhà sản xuất phải cạnh tranh cao với hàng nhập khẩu.

- Ô tô là sản phẩm liên quan đến tính mạng con người, yêu cầu cao về tính an toàn và có ảnh hưởng tới môi trường xung quanh, là sản phẩm đặc thù phức tạp tích hợp nhiều công nghệ cao được sản xuất hiệu chỉnh thiết kế phù hợp với nhiên liệu hiện có, điều kiện khí hậu thời tiết và đường xá của Việt Nam. Theo đó, việc kiểm tra định kỳ, đúng cách là thực sự cần thiết, doanh nghiệp nhập khẩu chính hãng phải đầu tư vào hệ thống dịch vụ, được trợ giúp của nhà sản xuất về mặt kỹ thuật cần thiết như đào tạo cán bộ kỹ thuật, các thông tin cập nhật về tiêu chuẩn kỹ thuật mới nhất của hãng và được cung cấp linh kiện chính hãng để bảo hành, bảo dưỡng ô tô như một cam kết của chính hãng sản xuất đối với người tiêu dùng để sản phẩm ô tô đạt mức cao nhất về vòng đời sản phẩm cũng như độ an toàn cho người sử dụng.

- Các sản phẩm nhập khẩu không chính hãng khi gặp sự cố sẽ không nhận được sự hỗ trợ từ nhà sản xuất, như tại các đợt triệu hồi sản phẩm từng xảy ra, do đó, chất lượng sản phẩm khó được đảm bảo và sẽ ảnh hưởng đến sự an toàn của toàn xã hội.

- Hiện Luật Bảo vệ môi trường và các quy định về thu hồi sản phẩm hết tuổi đời, thải bỏ tại Việt Nam đang đưa vào áp dụng. Tuy nhiên, chỉ có doanh nghiệp nhập khẩu chính hãng là những đại lý có uy tín được lựa chọn mới thực hiện đầy đủ trách nhiệm dịch vụ sau bán hàng dài hạn, trách nhiệm môi trường về thu hồi sản phẩm theo quy định với sự hỗ trợ của hãng sản xuất trong khi rất có thể những doanh nghiệp nhập khẩu không chính hãng sẽ dừng hoạt động kinh doanh sau đó vì những lý do nào đó và giữ bỏ trách nhiệm với người tiêu dùng.

- Các doanh nghiệp nhập khẩu chính hãng luôn minh bạch trong việc tuân thủ pháp luật của Nhà nước, đặc biệt các quy định về chính sách thuế. Các doanh nghiệp nhập khẩu không chính hãng không được hưởng giá ưu đãi từ nhà sản xuất nên giá bán của các doanh nghiệp này không thể thấp hơn giá bán của doanh nghiệp chính hãng và khả năng cao gian lận thương mại trong khai báo trị giá để trốn thuế để giảm giá thành nhập khẩu cạnh tranh với xe nhập khẩu chính hãng, làm ảnh hưởng đến ngân sách nhà nước. Nếu không có Thông tư 20 thì chắc chắn Nhà nước sẽ thất thu thuế.

- Thông tư 20 cũng góp thực hiện các nội dung của Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Chính phủ đã xác định công nghiệp ô tô là ngành công nghiệp mũi nhọn, cần quan tâm phát triển trong giai đoạn tới, chính vì vậy Chính phủ đã có nhiều biện pháp hỗ trợ ngành công nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô, như sửa đổi giảm thuế tiêu thụ đặc biệt cho các dòng xe dưới 09 chỗ ngồi dùng tích nhỏ để phù hợp với Chiến lược và Quy hoạch phát triển ô tô, hỗ trợ thúc đẩy sản xuất các dòng xe ưu tiên phát triển.

4.3 Các doanh nghiệp nhập khẩu không chính hãng:

- Bãi bỏ Thông tư 20 sẽ tạo sự công bằng giữa các doanh nghiệp, thị trường và người tiêu dùng sẽ quyết định và lựa chọn, vì vậy chấp nhận sự cạnh tranh bình đẳng với các doanh nghiệp chính hãng.

- Để bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng thì đã có khung pháp lý, những quy định cụ thể của các Bộ, ngành về kiểm tra an toàn chất lượng xe cơ giới, về an toàn môi trường. Vì vậy, tất cả các doanh nghiệp đều phải tôn trọng pháp luật.

- Giảm sự chi phối độc quyền thị trường của các doanh nghiệp nhập khẩu chính hãng.

- Những gian lận về thuế, khai gian thuế sẽ do các cơ quan quản lý Nhà nước xem xét, xét xử đối với các trường hợp vi phạm.

- Việc bãi bỏ Thông tư 20 chỉ đem lại sự công bằng, yếu tố cạnh tranh cho các doanh nghiệp mà không đem lại thị phần nhập khẩu cho các doanh nghiệp nhập khẩu không chính hãng vì phải nhập khẩu ô tô chính hãng với giá cao hơn do không được chiết khấu như các doanh nghiệp nhập khẩu chính hãng nên giá bán đến tay người tiêu dùng sẽ bị đội lên và không cạnh tranh.

4.4 Ý kiến các cơ quan quản lý

Bộ GTVT: Các điều kiện của Thông tư 20 là rất cần thiết trong quản lý nhập khẩu ô tô loại từ 9 chỗ ngồi trở xuống để đảm bảo quyền lợi người tiêu dùng, truy xuất nguồn gốc xe nhập khẩu để đảm bảo an toàn giao thông. Đây là loại hàng hóa đặc thù đặc thù thuộc danh mục sản phẩm hàng hóa có khả năng gây mất an toàn (Thông tư số 63/2011/TT-BGTVT quy định Danh mục sản phẩm, hàng hóa có khả năng gây mất an toàn), ảnh hưởng đến tính mạng không chỉ của cá nhân người sử dụng mà còn cả của nhiều người tham gia giao thông nếu có lỗi kỹ thuật. Ô tô là sản phẩm công nghệ cao, phức tạp, mỗi nhà sản xuất đều có thiết bị riêng để đọc và chẩn đoán lỗi kỹ thuật, cơ điện tử trên xe. Khi xe gặp lỗi kỹ thuật, không thể thiếu phương tiện này và nếu chỉ dựa vào kinh nghiệm của nhân viên kỹ thuật để khám và chữa cho xe vì dù thợ có lành nghề của hãng này cũng không thể sang hãng khác để sửa chữa được.

5. Kiến nghị:

5.1 VCCI:

- Nếu coi Thông tư 20 là điều kiện kinh doanh thì cần phải sửa Luật Đầu tư.

- Đây là chính sách tốt, tuy không thể làm hài lòng tất cả các đối tượng nhưng cần thiết phải xem xét giữa lợi ích quốc gia và lợi ích của các doanh nghiệp.

5.2 Ý kiến VAMA, VAMI, các doanh nghiệp sản xuất, nhập khẩu ô tô chính hãng:

- Ô tô là phương tiện cơ giới đặc biệt, có cấu trúc phức tạp, có yêu cầu cao về công nghệ, trong quá trình sử dụng có thể phát sinh nhiều rủi ro về an toàn ảnh hưởng không chỉ đến người sử dụng xe mà cả toàn xã hội (cả vấn đề môi trường), do đó cần có cơ chế quản lý và kiểm soát đặc biệt.

- Để bảo vệ các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp trong nước, hỗ trợ ngành công nghiệp hỗ trợ thì cần thiết phải đưa ngành nghề kinh doanh ô tô nhập khẩu vào Danh mục kinh doanh có điều kiện của Luật Đầu tư. Trong trường hợp chưa đưa vào Danh mục thì cần thiết phải duy trì Thông tư 20.

- Thông tư 20 thực sự ý nghĩa và hiệu quả trong bảo đảm quyền lợi của người tiêu dùng vì người tiêu dùng được cung cấp sản phẩm theo đúng tiêu chuẩn của nhà sản xuất, được cung cấp dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng theo đúng tiêu chuẩn của hãng sản xuất và được cung cấp linh kiện phụ tùng thay thế của chính hãng.

5.3 Các doanh nghiệp nhập khẩu không chính hãng

- Cần cân nhắc kỹ tính hợp pháp của các quy định của Thông tư 20 với Luật Đầu tư.

- Bãi bỏ Thông tư 20 sẽ tạo cơ hội cạnh tranh bình đẳng giữa các doanh nghiệp; cho phép người tiêu dùng có được nhiều lựa chọn về sản phẩm và về giá cả.

5.4 Ý kiến các cơ quan quản lý:

- Bộ KHĐT: Cần thiết phải quản lý về kỹ thuật, bảo dưỡng, bảo hành và cạnh tranh.... Tuy nhiên riêng Thông tư 20 không thể đảm bảo các vấn đề này, nên xét thấy cần thiết phải quản lý thì xem xét đưa vào các Luật khác, cũng có Luật khác (bảo đảm cạnh tranh thì phải sửa Luật Cạnh tranh, bảo đảm người tiêu dùng, kỹ thuật thì phải siết chặt tiêu chuẩn kỹ thuật,...) để quản lý hiệu quả hơn.

- Bộ GTVT: Các điều kiện của Thông tư 20 là rất cần thiết quản lý nhập khẩu ô tô loại từ 9 chỗ ngồi trở xuống vì bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng trong truy xuất nguồn gốc ô tô và bảo đảm an toàn giao thông đường bộ

Bộ GTVT đang kiến nghị loại bỏ “kinh doanh bảo hành bảo dưỡng xe” khỏi ngành nghề kinh doanh có điều kiện tại Luật Đầu tư và vì Thông tư số 19/2012/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải hết hiệu lực từ ngày 01 tháng 7 năm 2016 theo quy định của Luật Đầu tư nên Bộ GTVT đang xây dựng tiêu chuẩn bảo hành bảo dưỡng ô tô và Thông tư quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới nhập khẩu để tương đồng với hoạt động quản lý xe trong nước, đảm bảo quyền lợi người tiêu dùng, đảm bảo xe nhập khẩu có nguồn gốc xuất xứ rõ ràng, được hãng sản xuất chứng nhận.

Các quy định của Thông tư 20 có thể quy định thay thế bằng hình thức khác cho phù hợp quy định của pháp luật, nếu Chính phủ xem xét, thấy cần quản lý “điều kiện” về vấn đề chất lượng an toàn kỹ thuật thì có thể giao Bộ GTVT hướng dẫn.

- Bộ KH&CN: Nếu Thông tư 20 không còn hiệu lực, trong khi ô tô là sản phẩm hàng hóa đặc thù có khả năng gây mất an toàn cho người tham gia giao thông thì không thể buông lỏng quản lý. Bộ GTVT nên phối hợp Bộ Công Thương xem xét quy định điều kiện cơ sở bảo hành bảo dưỡng phương tiện xe cơ giới. Dù kinh doanh bảo hành bảo dưỡng xe ô tô không đưa vào điều kiện kinh doanh thì Bộ GTVT phải kiểm soát chất lượng và năng lực dịch vụ của các cơ sở bảo hành bảo dưỡng, các cơ sở bảo hành bảo dưỡng phải minh bạch các dịch vụ và phải được công nhận bởi nhà sản xuất chính hãng để người tiêu dùng lựa chọn dịch vụ.