



This project is funded by
the European Union



EVFTA

VÀ NGÀNH Ô TÔ, XE MÁY VIỆT NAM



Báo cáo này được xây dựng với sự hỗ trợ tài chính của Liên minh châu Âu. Quan điểm trong báo cáo là của (các) tác giả, không phản ánh ý kiến chính thức của Liên minh châu Âu hay của Bộ Công Thương.



EVFTA

VÀ NGÀNH Ô TÔ, XE MÁY VIỆT NAM

Hà Nội, 2017



MỤC LỤC

1. Hiện trạng ngành và tiềm năng thị trường xe máy Việt Nam?	5
2. Hiện trạng ngành và tiềm năng thị trường ô tô Việt Nam?	7
3. Tình hình xuất khẩu ô tô, xe máy của Việt Nam?	10
4. Cam kết mở cửa thị trường ô tô, xe máy của EU cho Việt Nam trong EVFTA?	12
5. Cam kết mở cửa thị trường ô tô, xe máy của Việt Nam cho EU trong EVFTA?	15
6. Cam kết về quy tắc xuất xứ đối với ô tô, xe máy trong EVFTA?	19
7. Cam kết về hàng rào kỹ thuật đối với ô tô, xe máy trong EVFTA?	21
8. Cơ hội và thách thức đối với ngành ô tô, xe máy từ EVFTA?	22

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1. Lộ trình cắt giảm thuế của EU trong EVFTA đối với các mặt hàng chương 87	12
Bảng 2. Lộ trình cắt giảm thuế quan của EU đối với các phụ tùng, linh kiện ô tô, xe máy không thuộc chương 87	14
Bảng 3. Lộ trình cắt giảm thuế của Việt Nam trong EVFTA đối với các mặt hàng chương 87	15
Bảng 4. Lộ trình cắt giảm thuế quan của Việt Nam đối với các phụ tùng, linh kiện ô tô, xe máy không thuộc chương 87	17

DANH MỤC HÌNH

Hình 1. Sản lượng và doanh số bán xe máy tại Việt Nam, 1995-2015	6
Hình 2. Thị phần ô tô trong nước, 2015	8



DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

AEC:	Cộng đồng Kinh tế ASEAN
ASEAN:	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
EU:	Liên minh châu Âu
EVFTA:	Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Liên minh châu Âu
MFN:	Nguyên tắc Tối huệ quốc
TBT:	Hàng rào Kỹ thuật trong Thương mại
TCTK:	Tổng cục Thống kê
UNECE:	Ủy ban Kinh tế của Liên Hiệp Quốc ở châu Âu
VAMA:	Hiệp hội Các nhà Sản xuất Ô tô Việt Nam
VAMM:	Hiệp hội Các nhà Sản xuất Xe máy Việt Nam



1

Hiện trạng ngành và tiềm năng thị trường xe máy Việt Nam?

Việt Nam là thị trường xe máy lớn thứ tư trên thế giới, đứng sau Trung Quốc, Ấn Độ, và Indonesia.

- Thị trường trong nước đạt mức cao nhất năm 2011 với lượng xe bán ra đạt 3,3 triệu xe, nhưng từ đó đến nay có xu hướng giảm dần (năm 2015, lượng xe bán ra là 2,8 triệu xe).
- Thị trường xe máy Việt Nam được xem là đã tương đối bão hòa, tuy nhiên, trong tương lai cung của ngành xe máy vẫn còn do (i) xu hướng chính sách về thải hồi xe cũ nát; (ii) thu nhập của bộ phận dân cư ở nông thôn tiếp tục tăng lên

Ngành sản xuất xe máy trong nước có sự phân hóa rõ rệt, với 02 nhóm khác biệt:

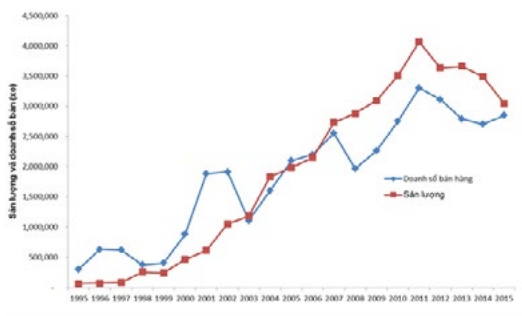
- Nhóm 05 doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe máy lớn, chiếm 98,7% thị phần: Honda (70%), Yamaha (23%), SYM (2,7%), Piaggio (2%), và Suzuki (1%)
- Nhóm các doanh nghiệp lắp ráp tư nhân nhỏ nội địa, chiếm 1,3% thị phần, chủ yếu phục vụ thị trường khu vực nông thôn.

Ngành sản xuất xe máy Việt Nam đã hình thành và phát triển được hơn 20 năm, với sản lượng xe sản xuất lắp ráp trong nước tăng từ 62.000 xe năm 1995 lên trên 3 triệu xe năm 2015.

Công nghiệp xe máy phát triển kéo theo sự hình thành và phát triển mạnh mẽ hệ thống nhà cung cấp phụ tùng, linh kiện xe máy. Hiện nay, các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp đã đạt tỉ lệ nội địa hoá trên 80%, với một số mẫu xe số đạt trên 90%.

Một vài năm trở lại đây, thị trường trong nước suy giảm kéo theo sự sụt giảm về sản lượng của các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp xe máy trong nước. Trước thực trạng này, các doanh nghiệp đã bắt đầu chuyển hướng sang xuất khẩu xe máy nguyên chiếc. Năm 2015, Việt Nam đứng thứ 14 trên thế giới về kim ngạch xuất khẩu xe máy, với kim ngạch xuất khẩu đạt 364,9 triệu USD.

Hình 1. Sản lượng và doanh số bán xe máy tại Việt Nam (giai đoạn 1995-2015)





2

Hiện trạng ngành và tiềm năng thị trường ô tô Việt Nam?

Ngành ô tô Việt Nam bắt đầu phát triển từ khi các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nước ngoài đầu tư vào Việt Nam từ giữa những năm 1990, cùng thời gian với các doanh nghiệp xe máy. Tuy nhiên, đến nay nền công nghiệp ô tô Việt Nam vẫn chưa ghi nhận sự phát triển đáng kể.

Nguyên nhân khách quan được cho là do quy mô thị trường tăng trưởng chậm bởi các yếu tố:

- Cơ sở hạ tầng chưa phát triển
- Thu nhập của người dân còn thấp, chưa đủ để có thể mua xe ô tô
- Các chính sách ảnh hưởng tới sử dụng ô tô (ví dụ chính sách hạn chế lưu thông xe trên một số tuyến đường, chính sách đăng ký...)

Nguyên nhân chủ quan là từ các hạn chế trong năng lực cạnh tranh và định hướng ngắn hạn của phần lớn các doanh nghiệp sản xuất ô tô:

- Chỉ tập trung vào việc lắp ráp từ linh kiện, phụ tùng nhập khẩu là chủ yếu; thiếu các nỗ lực nội địa hóa (chỉ đạt tỉ lệ nội địa hoá từ 10-40% tùy nhà sản xuất, và tùy chủng loại xe).

- Dựa quá nhiều vào chính sách bảo hộ ngành sản xuất ô tô trong nước (thông qua hàng rào thuế quan và hàng rào kỹ thuật cao đối với ô tô nhập khẩu, qua đó giữ giá ô tô trong nước cao)

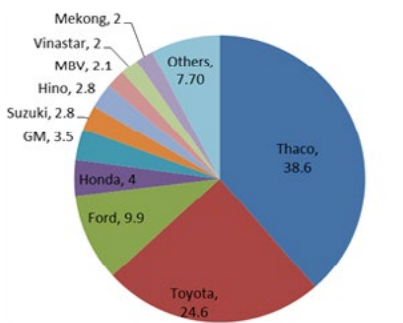
Tuy vậy, vài năm trở lại đây đã chứng kiến sự thay đổi nhanh chóng của thị trường ô tô trong nước, với tốc độ tăng trưởng bình quân từ năm 2012 đến nay đạt trên 30% xuất phát chủ yếu từ:

- Thuế nhập khẩu đối với ô tô từ các nước ASEAN giảm dần, tiến tới bằng 0% vào 2018 theo các cam kết trong khuôn khổ AEC;
- Cơ sở hạ tầng ngày càng được cải thiện
- Thu nhập của tầng lớp trung lưu đang tăng lên, nhu cầu tiêu dùng xe máy của một bộ phận dân cư đang được thay thế dần bởi nhu cầu ô tô cá nhân.

Với các yếu tố này, thị trường ô tô Việt Nam được dự báo sẽ đạt quy mô 1 triệu xe/năm trong khoảng 2020-2025.

Hiện trong cả nước có khoảng 20 nhà lắp ráp trong và ngoài nước lớn. Thị phần ô tô trong nước chủ yếu do một số doanh nghiệp lớn nắm giữ.

Hình 2 - Thị phần ô tô trong nước năm 2015



Nguồn: VAMA

Đến nay, sản xuất trong nước mới chỉ đáp ứng được khoảng 60-70% nhu cầu tiêu dùng trong nước, và con số này đang có xu hướng giảm trong mấy năm gần đây do áp lực cạnh tranh từ xe nhập khẩu đang ngày càng tăng.

Mặc dù sản xuất, lắp ráp xe nguyên chiếc gặp nhiều khó khăn, nhưng công nghiệp phụ tùng linh kiện ô tô tại Việt Nam cũng đã đạt được một số kết quả nhất định (về công nghệ sản xuất, kim ngạch xuất khẩu), chủ yếu nhờ một số doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, doanh nghiệp chế xuất chọn Việt Nam là cơ sở sản xuất để xuất khẩu đi toàn cầu.



3

Tình hình xuất khẩu ô tô, xe máy của Việt Nam?

Kim ngạch xuất khẩu các mặt hàng liên quan đến ô tô, xe máy của Việt Nam tăng lên hàng năm, từ gần 800 triệu USD năm 2011 đến trên 1,8 tỉ USD năm 2015:

- Mặt hàng có kim ngạch xuất khẩu lớn nhất là phụ tùng, linh kiện ô tô, xe máy nguyên chiếc, và phụ tùng linh kiện xe máy
- Nhật Bản, Hoa Kỳ, Trung Quốc là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam về phụ tùng linh kiện ô tô;
- Nhật Bản, Thái Lan, Ý là thị trường xuất khẩu của xe máy nguyên chiếc Việt Nam; Thái Lan, Campuchia, Ý, Nhật là thị trường chủ yếu của phụ tùng linh kiện xe máy.

Việt Nam xuất khẩu sang EU:

- Kim ngạch: trên 300 triệu USD (chiếm 17% tổng kim ngạch xuất khẩu các mặt hàng HS87 của Việt Nam, và 0,06% tổng kim ngạch nhập khẩu của EU)
- Sản phẩm: phụ tùng linh kiện xe máy (41%), xe máy nguyên chiếc từ 50-250cc (28%), và phụ tùng linh kiện ô tô (17%).

Hàng năm, Việt Nam nhập khẩu khoảng từ 5-7 tỉ USD các mặt hàng liên quan đến ô tô, xe máy:

- Sản phẩm nhập khẩu: xe tải (30%), phụ tùng linh kiện ô tô (19%), xe ô tô con (16%), và máy kéo (12%)

- Thị trường cung cấp: Trung Quốc (29%), Hàn Quốc (18%), Thái Lan (17%) và Nhật Bản (16%), trong đó, xe tải chủ yếu nhập khẩu từ Trung Quốc, Thái Lan, Hàn Quốc, linh kiện ô tô nhập khẩu chủ yếu từ Hàn Quốc, Thái Lan, Nhật Bản, ô tô con nhập khẩu chủ yếu từ Nhật Bản, Đức, Hàn Quốc, và máy kéo chủ yếu nhập từ Trung Quốc, Thái Lan, và Hàn Quốc.

Năm 2015, Việt Nam nhập khẩu từ EU

- Kim ngạch: 327 triệu USD các sản phẩm ô tô, xe máy (chiếm 5% tổng nhập khẩu mặt hàng HS 87 từ EU của Việt Nam, 0,05% tổng xuất khẩu mặt hàng HS 87 của EU)
- Sản phẩm: Xe ô tô con (51%), chủ yếu là xe có dung tích xilanh từ 1.5-3.0, và trên 3.0; và phụ tùng linh kiện ô tô (32%), chủ yếu là hộp số và phụ tùng, cùng một số chi tiết thân vỏ xe.



4

Cam kết mở cửa thị trường ô tô, xe máy của EU cho Việt Nam trong EVFTA?

EU cam kết loại bỏ thuế quan cho tất cả các sản phẩm ô tô, xe máy và phụ tùng ô tô, xe máy của Việt Nam nhập khẩu vào EU ngay khi EVFTA có hiệu lực hoặc theo lộ trình (dài nhất là 07 năm).

Bảng 1 - Lộ trình cắt giảm thuế của EU trong EVFTA đối với các mặt hàng chương 87

Mặt hàng	Mức thuế MFN năm 2012	Mức thuế cam kết
Máy kéo (8701)	0% - máy kéo nông nghiệp 16% - xe đầu kéo	0% ngay khi EVFTA có hiệu lực
Xe buýt (8702)	10-16%	0% sau 07 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
Xe ô tô con (8703)	10%	0% sau 07 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
Xe tải (8704)	10-22% xe tải thường	0% sau 07 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
	3,5% - xe tải chuyên dụng	0% sau 07 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực

Mặt hàng	Mức thuế MFN năm 2012	Mức thuế cam kết
Phụ tùng linh kiện ô tô (8708)	3-4%	0% ngay khi EVFTA có hiệu lực
Xe máy (8711)	8% - xe đến 50cc	0% sau 07 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
	6% - xe trên 50cc đến 250cc	0% ngay khi EVFTA có hiệu lực
	6% - xe trên 250cc	0% sau 05 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
Phụ tùng linh kiện xe máy (8714)	4,7%	0% sau 03 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực

Như vậy, EU cam kết loại bỏ thuế cho Việt Nam ngay khi EVFTA có hiệu lực đối với các dòng xe máy kéo, xe tải chuyên dụng, phụ tùng linh kiện ô tô, xe máy từ 50cc-250cc.

Thuế quan đối với xe bus, ô tô con, ô tô tải, xe máy dưới 50cc sẽ được cắt giảm dần đều và được loại bỏ hoàn toàn sau 07 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực. Đây là nhóm phải chịu lộ trình loại bỏ thuế dài nhất. Các nhóm khác như xe máy trên 250 cc hay phụ tùng linh kiện xe máy có lộ trình loại bỏ thuế lần lượt là 5 năm và 3 năm.

Ngoài các sản phẩm thuộc Chương 87 trong Biểu thuế, EU còn có cam kết loại bỏ thuế quan ngay khi EVFTA có hiệu lực đối với các loại phụ tùng ô tô, xe máy nằm ngoài Chương 87.

Bảng 2 - Lộ trình cắt giảm thuế quan của EU đối với các phụ tùng, linh kiện ô tô, xe máy không thuộc chương 87

Chương	Mặt hàng	Mức thuế MFN năm 2012	Lộ trình cắt giảm
40	Săm lốp (4011-13)	2,5-4%	0% ngay khi EVFTA có hiệu lực
	Cao su cách điện (4016)	2,5%	
70	Gương kính	3-4%	
73	Ốc, vít, lò xo	3,7%	
83	Chốt cửa ô tô	2,7%	
84	Chi tiết động cơ	2,7-4,7%	
	Thiết bị bơm nhiên liệu	1,7%	
	Bộ truyền động (8483)	2,7-6%	
	Đệm, gioăng, phốt (8484)	1,7%	
85	Ắc quy (8507)	3,7%	
	Thiết bị đánh lửa (8511)	3,2%	
	Đèn, còi, cần gạt nước (8512)	2,7%	
90	Đồng hồ tốc độ (902920)	2,6%	
94	Ghế ô tô (940120)	3,7%	



5

Cam kết mở cửa thị trường ô tô, xe máy của Việt Nam cho EU trong EVFTA?

Trong EVFTA, Việt Nam cam kết loại bỏ phần lớn thuế quan đối với các mặt hàng ô tô, xe máy, linh phụ kiện EU theo lộ trình tương đối dài (10 năm hoặc 07 năm). Tuy nhiên, đối với một số ít các dòng thuế linh kiện, phụ kiện ô tô, Việt Nam bảo lưu không cam kết loại bỏ thuế.

Bảng 3 - Lộ trình cắt giảm thuế của Việt Nam trong EVFTA đối với các mặt hàng chương 87

Mặt hàng	Mức thuế MFN năm 2012	Lộ trình cắt giảm
Máy kéo (8701)	5-30%	0% sau 10 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
Xe buýt (8702)	5% - xe từ 6-18 tấn 70% các xe khác	0% sau 10 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
Xe ô tô con (8703)	78% - xe dưới 3.000cc	0% sau 10 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
	74% - xe trên 3.000cc	0% sau 09 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
	15% - xe chuyên dụng	0% sau 9-10 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực

Mặt hàng	Mức thuế MFN năm 2012	Lộ trình cắt giảm
Xe tải (8704)	15% - xe từ 5-45 tấn 65% - xe dưới 5 tấn	0% sau 10 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
	0% - xe trên 45 tấn	0% ngay khi EVFTA có hiệu lực
Phụ tùng linh kiện ô tô (8708)	5-25%	0% sau 10 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
Xe máy (8711)	75%	0% sau 07 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
	75% - xe đạp máy (moped)	0% sau 10 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
Phụ tùng linh kiện xe máy (8714)	45%	0% sau 07 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
Ô tô, xe máy, linh kiện phụ tùng đã qua sử dụng thuộc nhóm 8702, 8703, và 8704	Không cam kết (CKD)	Không cam kết (CKD)

Theo cam kết này, ngoại trừ dòng xe tải trên 45 tấn mà hiện đã đang áp dụng mức thuế 0%, Việt Nam không loại bỏ bất kỳ dòng thuế nào thuộc nhóm ô tô, xe máy và linh kiện ô tô, xe máy ngay khi EVFTA có hiệu lực. Phần lớn các dòng thuế đều là cắt giảm dần đều và chỉ loại bỏ sau 7-10 năm. Ngay cả đối với phụ tùng linh kiện xe máy, loại sản phẩm mà Việt Nam có thế mạnh và có khả năng cạnh tranh cao thì lộ trình này cũng là 07 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực.

Riêng đối với các mặt hàng ô tô, xe máy và phụ tùng đã qua sử dụng thuộc các nhóm 8702, 8703, và 8704, Việt Nam không đưa ra cam kết nào, việc nhập khẩu và thuế nhập khẩu sẽ hoàn toàn thực hiện theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam theo từng thời kỳ.

Không chỉ các mặt hàng trong Chương 87, đối với các mặt hàng phụ tùng ô tô, xe máy không thuộc Chương 87, Việt Nam cũng có mức cam kết tương đối hạn chế, với lộ trình loại bỏ thuế dài (3,5,7 hoặc 10 năm).

Bảng 4 - Lộ trình cắt giảm thuế quan của Việt Nam đối với các phụ tùng, linh kiện ô tô, xe máy không thuộc chương 87

Chương	Mặt hàng	Mức thuế cơ sở	Lộ trình cắt giảm
40	Săm lốp (4011-13)	15-30%	0% sau 7-10 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
	Cao su cách điện (4016)	3-10%	0% sau 3-10 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
70	Gương kính	15%	0% sau 07 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
73	Ốc, vít, lò xo	10%	0% sau 10 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
83	Chốt cửa ô tô	20-25%	0% sau 05 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
84	Chi tiết động cơ	10-50%	0% sau 07 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
	Thiết bị bơm nhiên liệu	3%	0% ngay khi EVFTA có hiệu lực
	PTLK bộ truyền động (8483)	5-20%	0% sau 5-7 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
	Đệm, gioăng, phốt (8484)	3%	0% ngay khi EVFTA có hiệu lực
85	Ắc quy (8507)	2.5%	0% sau 05 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
	Thiết bị đánh lửa (8511)	10-20%	

Chương	Mặt hàng	Mức thuế cơ sở	Lộ trình cắt giảm
	Đèn, còi, cần gạt nước (8512)	15-25%	0% sau 5-7 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
90	Đồng hồ tốc độ (902920)	20%	0% sau 03 năm kể từ khi EVFTA có hiệu lực
94	Ghế ô tô (940120)	25%	

Với mức cam kết này, so với EU, Việt Nam có sự bảo hộ đáng kể đối với ngành ô tô, xe máy nội địa thông qua việc giữ hàng rào thuế quan với lộ trình loại bỏ dài. Mặc dù vậy, mức cam kết này cũng là rất lớn đối với Việt Nam (do Việt Nam hiện đang áp dụng mức thuế MFN rất cao).



6

Cam kết về quy tắc xuất xứ đối với ô tô, xe máy trong EVFTA?

Cam kết về quy tắc xuất xứ đối với ô tô, xe máy được nêu trong:

- Chương 4 (bao gồm các nguyên tắc chung về quy tắc xuất xứ áp dụng chung cho tất cả các mặt hàng) và
- Phụ lục 4a (Quy tắc xuất xứ cụ thể cho từng nhóm mặt hàng, trong đó có sản phẩm ô tô, xe máy).

Về quy tắc xuất xứ cụ thể đối với ô tô, xe máy:

- Đối với ô tô và phụ tùng, linh kiện ô tô: áp dụng tiêu chí “giá trị nguyên vật liệu không có xuất xứ không vượt quá 45% giá xuất xưởng của sản phẩm”.
- Đối với xe máy và phụ tùng, linh kiện xe máy: áp dụng tiêu chí “chuyển đổi mã HS (CTH)” hoặc “giá trị nguyên vật liệu không có xuất xứ không vượt quá 50% giá xuất xưởng của sản phẩm”.

Về cơ chế tự chứng nhận xuất xứ:

- Về phía EU: với lô hàng có trị giá dưới 6.000 euro, bất kỳ nhà xuất khẩu nào cũng có thể tự chứng nhận xuất xứ; với lô hàng có trị giá trên 6.000 euro, chỉ có nhà xuất khẩu đủ điều kiện mới được tự chứng nhận xuất xứ
- Về phía Việt Nam: Việt Nam chưa cam kết về thời điểm thực hiện cơ chế tự chứng nhận xuất xứ, Việt

Nam chỉ cam kết rằng trong tương lai, khi có thể chính thức áp dụng cơ chế này, Việt Nam sẽ ban hành quy định liên quan trong nước và thông báo cho EU trước khi thực hiện.

Về các trường hợp quá cảnh và chia nhỏ lô hàng tại nước thứ ba:

- Cho phép hàng hóa được quá cảnh và chia nhỏ tại nước thứ ba (bên ngoài Việt Nam, EU)
- Cơ quan hải quan nước nhập khẩu có quyền yêu cầu xuất trình các chứng từ chứng minh hàng hóa vẫn nằm trong sự kiểm soát và không bị thay đổi xuất xứ (vận đơn, hóa đơn thương mại, hợp đồng mua bán, chứng nhận của hải quan nước thứ ba về việc hàng hóa không bị thay đổi...).



7

Cam kết về hàng rào kỹ thuật đối với ô tô, xe máy trong EVFTA?

Trong EVFTA, các cam kết liên quan tới hàng rào kỹ thuật (TBT) phần lớn chỉ bao gồm các nội dung tăng cường minh bạch, hợp tác và tham vấn trong ban hành, sửa đổi các TBT. EVFTA không có cam kết nào can thiệp hay hạn chế quyền ban hành các TBT của EU và Việt Nam.

Tuy nhiên, riêng đối với sản phẩm ô tô, xe máy, nhóm sản phẩm phức tạp, hiện đang chịu sự điều chỉnh của nhiều tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật khác nhau cũng như quy trình kiểm định đúp ở cả nước xuất khẩu và nhập khẩu, EVFTA có một số cam kết riêng ràng buộc Việt Nam và EU về TBT nhằm đơn giản hóa hoạt động này:

- **Về quy chuẩn kỹ thuật:** cam kết áp dụng tối đa thực hành quản lý tốt (áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế khi xây dựng quy chuẩn kỹ thuật, xem xét công nhận tương đương quy chuẩn kỹ thuật)
- **Về quy trình đánh giá sự phù hợp:** cam kết tạo thuận lợi cho việc chấp nhận kết quả đánh giá sự phù hợp, công nhận các tổ chức đánh giá sự phù hợp, chỉ định các tổ chức đánh giá sự phù hợp ở nước đối tác
- Việt Nam cam kết về lộ trình công nhận chứng nhận hợp chuẩn theo hệ thống tiêu chuẩn của UNECE. EU khuyến khích và cam kết hỗ trợ kỹ thuật để Việt Nam có thể tham gia Hiệp định UNECE 1958 sớm nhất có thể



8

Cơ hội và thách thức đối với ngành ô tô, xe máy từ EVFTA?

Với các cam kết khá mạnh trong lĩnh vực sản phẩm ô tô, xe máy, linh kiện, phụ tùng, đặc biệt là cam kết về thuế quan, EVFTA được cho là sẽ tác động mạnh tới ngành ô tô, xe máy Việt Nam khi Hiệp định này có hiệu lực.

Các cơ hội đối với ngành ô tô, xe máy:

- Cơ hội nhập khẩu sản phẩm ô tô, xe máy, phụ tùng, linh kiện chất lượng, công nghệ cao từ EU với giá thấp hơn, góp phần cắt giảm chi phí sản xuất, tăng sức cạnh tranh của sản phẩm
- Cơ hội tận dụng khoảng thời gian lộ trình dài (bảo hộ) để tiếp tục phát triển ngành sản xuất, lắp ráp trong nước trước khi phải cạnh tranh trực tiếp và sòng phẳng với các đối thủ EU khi hết lộ trình
- Cơ hội xuất khẩu đối với các phụ tùng, linh kiện ô tô, xe máy mà Việt Nam có thế mạnh
- Cơ hội có thể trở thành đối tác đầu tư liên doanh, hoặc nhà cung cấp cho các nhà đầu tư EU sang Việt Nam tìm kiếm cơ hội khai thác thị trường trong nước và khu vực

Các thách thức:

- *Từ góc độ xuất khẩu:* thị trường EU là thị trường có tiêu chuẩn cao, khoảng cách địa lý khá xa Việt Nam,

vì vậy cơ hội xuất khẩu sẽ khó thành hiện thực nếu doanh nghiệp không đủ năng lực tham gia mạng lưới cung ứng trong lĩnh vực ô tô, xe máy, và khả năng cạnh tranh cao;

- *Từ góc độ nhập khẩu:* Thời gian bảo hộ 7-10 năm mặc dù là tương đối dài nhưng nếu ngành ô tô, xe máy Việt Nam tiếp tục trì trệ, thiếu chủ động trong cải thiện năng lực cạnh tranh thì nguy cơ bị thua trên sân nhà vẫn rất cao.

Do đó, các doanh nghiệp ngành ô tô, xe máy Việt Nam cần tìm hiểu kỹ các cam kết EVFTA, chuẩn bị các điều kiện để tận dụng các cơ hội từ Hiệp định cũng như sẵn sàng cho tương lai cạnh tranh khi hết lộ trình bảo hộ thuế quan.

