TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Ngành ô tô trước bài toán mở cửa: Cởi "rào kỹ thuật" hay giữ lá chắn cho sản xuất nội địa?

06:38 09/05/2026

Đề xuất đưa hoạt động sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu ô tô ra khỏi danh mục ngành nghề kinh doanh có điều kiện đang tạo ra nhiều luồng ý kiến trái chiều trong giới chuyên gia và cộng đồng doanh nghiệp. Trong khi một số ý kiến cho rằng đây là bước đi cần thiết nhằm thúc đẩy cạnh tranh và giảm chi phí cho thị trường, nhiều doanh nghiệp lớn trong ngành lại lo ngại việc nới lỏng quá nhanh có thể khiến ngành công nghiệp ô tô nội địa đối mặt với áp lực cạnh tranh khốc liệt.

Theo dự thảo cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện đầu tư kinh doanh do Bộ Tài chính xây dựng, nhiều thủ tục và điều kiện liên quan đến hoạt động sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu ô tô có thể được xem xét bãi bỏ nhằm tạo môi trường kinh doanh thông thoáng hơn. Động thái này ngay lập tức thu hút sự quan tâm bởi ngành ô tô từ lâu được xem là lĩnh vực công nghiệp nền tảng, có tác động lớn đến tăng trưởng kinh tế, việc làm và năng lực sản xuất quốc gia.

Đề xuất bãi bỏ điều kiện kinh doanh tạo nên cuộc tranh luận lớn giữa cải cách thủ tục và bảo vệ ngành công nghiệp trong nước

Ngay sau khi thông tin được công bố, các doanh nghiệp lớn như Thaco, TC Group và VinFast đã đồng loạt kiến nghị cơ quan chức năng cân nhắc kỹ lưỡng trước khi thay đổi chính sách. Theo các doanh nghiệp này, những điều kiện kinh doanh hiện hành không đơn thuần là thủ tục hành chính mà còn là "hàng rào kỹ thuật" cần thiết để bảo vệ người tiêu dùng và duy trì sự phát triển bền vững của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.



Đề xuất bãi bỏ điều kiện kinh doanh ô tô đang tạo nhiều tranh luận về cân bằng giữa cải cách thủ tục và bảo vệ ngành sản xuất nội địa.

Đại diện nhiều doanh nghiệp cho rằng ô tô là sản phẩm có hàm lượng công nghệ cao, liên quan trực tiếp đến an toàn giao thông và môi trường. Vì vậy, việc yêu cầu doanh nghiệp đáp ứng các tiêu chuẩn về nhà máy, dây chuyền sản xuất, cơ sở bảo hành hay năng lực kỹ thuật là điều kiện tối thiểu để đảm bảo trách nhiệm đối với khách hàng trong suốt vòng đời sản phẩm.

Theo quan điểm của các nhà sản xuất trong nước, nếu điều kiện gia nhập thị trường bị hạ thấp quá mức, sẽ xuất hiện nguy cơ nhiều doanh nghiệp chỉ tập trung nhập khẩu thương mại ngắn hạn thay vì đầu tư dài hạn vào sản xuất và phát triển chuỗi cung ứng nội địa. Điều này có thể khiến các doanh nghiệp đã đầu tư hàng tỷ USD vào nhà máy và hệ sinh thái sản xuất trong nước rơi vào thế bất lợi.

Không chỉ các hãng xe lớn, Hiệp hội Công nghiệp hỗ trợ Việt Nam cũng bày tỏ lo ngại về nguy cơ suy giảm tỷ lệ nội địa hóa. Khi việc nhập khẩu nguyên chiếc trở nên dễ dàng hơn, doanh nghiệp có thể giảm động lực đầu tư vào sản xuất linh kiện trong nước, ảnh hưởng trực tiếp đến hàng nghìn doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ đang tham gia chuỗi cung ứng ô tô.

Một số ý kiến còn cảnh báo Việt Nam có thể trở thành điểm trung chuyển hoặc “bãi đáp” của các dòng xe giá rẻ từ những quốc gia đang dư thừa công suất sản xuất. Nếu thiếu cơ chế kiểm soát phù hợp, ngành ô tô nội địa vốn còn non trẻ sẽ phải đối mặt với áp lực cạnh tranh rất lớn từ bên ngoài.

Ở chiều ngược lại, nhiều chuyên gia kinh tế và đại diện cộng đồng doanh nghiệp lại cho rằng việc duy trì quá nhiều điều kiện kinh doanh đang khiến thị trường ô tô thiếu cạnh tranh, làm gia tăng chi phí và kéo giá xe tại Việt Nam ở mức cao so với nhiều quốc gia trong khu vực.

Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) cho rằng hoạt động quản lý hiện nay đang có sự chồng chéo giữa "tiền kiểm" và "hậu kiểm". Theo đó, các mẫu xe trước khi lưu hành đã phải trải qua quy trình kiểm định chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường nghiêm ngặt. Vì vậy, việc tiếp tục duy trì thêm các loại giấy phép hoặc điều kiện kinh doanh có thể làm tăng chi phí tuân thủ mà chưa chắc mang lại hiệu quả quản lý tương xứng.

Cần chuyển từ "tiền kiểm" sang quản lý bằng tiêu chuẩn, hậu kiểm và trách nhiệm của nhà sản xuất

Theo các chuyên gia, thay vì quản lý bằng quá nhiều giấy phép hành chính, Nhà nước nên chuyển dần sang mô hình quản lý bằng tiêu chuẩn kỹ thuật, trách nhiệm hậu mãi và cơ chế hậu kiểm. Những yếu tố liên quan đến an toàn, khí thải, trách nhiệm triệu hồi sản phẩm và bảo vệ người tiêu dùng cần được siết chặt hơn thay vì chỉ tập trung vào điều kiện đầu vào.

Luật sư Nguyễn Văn An, Đoàn Luật sư Hà Nội cho rằng Việt Nam không thể duy trì cơ chế bảo hộ hành chính kéo dài trong bối cảnh ngành công nghiệp ô tô toàn cầu đang thay đổi nhanh chóng dưới tác động của xe điện, công nghệ thông minh và tự động hóa.

Nhiều chuyên gia cũng nhận định các quy định hiện nay phần lớn được xây dựng cho mô hình sản xuất truyền thống, trong khi xu hướng mới đòi hỏi môi trường pháp lý linh hoạt hơn để thu hút các nhà đầu tư công nghệ cao.

PGS-TS Đỗ Văn Dũng, Chủ tịch Hội Ô tô - Thiết bị động lực TP.HCM đề xuất nên có lộ trình điều chỉnh phù hợp thay vì bãi bỏ hoàn toàn trong thời gian ngắn. Theo đó, các thủ tục hành chính rườm rà có thể được cắt giảm để giảm chi phí cho doanh nghiệp, nhưng các tiêu chuẩn cốt lõi liên quan đến an toàn kỹ thuật, môi trường và trách nhiệm bảo hành vẫn cần được duy trì nghiêm ngặt.

Theo giới chuyên gia, quyết định cuối cùng của Chính phủ sẽ không chỉ tác động đến thị trường ô tô hiện tại mà còn gửi đi thông điệp quan trọng về định hướng phát triển công nghiệp trong dài hạn.

Trong bối cảnh sản lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đã vượt 500.000 xe mỗi năm và chiếm khoảng 65–75% thị phần nội địa, việc xây dựng một hành lang pháp lý cân bằng giữa cải cách thủ tục và bảo vệ năng lực sản xuất trong

nước sẽ là bài toán không dễ.

Nếu được thực hiện hợp lý, quá trình cải cách có thể giúp thị trường cạnh tranh minh bạch hơn, giảm chi phí cho người tiêu dùng và thúc đẩy đổi mới công nghệ. Ngược lại, nếu thiếu các công cụ kiểm soát phù hợp, ngành ô tô Việt Nam có nguy cơ mất lợi thế ngay trên sân nhà trước làn sóng cạnh tranh từ bên ngoài.

Nam Sơn