

QUYẾT ĐỊNH của Thủ tướng Chính phủ số 175/2004/QĐ-TTg ngày 01/10/2004 về việc thành lập Trường Đại học Dân lập Yersin Đà Lạt.

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Căn cứ Quyết định số 47/2001/QĐ-TTg ngày 04 tháng 4 năm 2001 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch mạng lưới trường đại học, cao đẳng giai đoạn 2001 - 2010;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giáo dục và Đào tạo tại Tờ trình số 7545/TCCB ngày 25 tháng 8 năm 2004 về việc thành lập Trường Đại học Dân lập Yersin Đà Lạt,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Thành lập Trường Đại học Dân lập Yersin Đà Lạt.

Điều 2. Trường Đại học Dân lập Yersin Đà Lạt là cơ sở giáo dục đại học, hoạt động theo Quy chế trường đại học dân lập ban hành kèm theo Quyết định số 86/2000/QĐ-TTg ngày 18 tháng 7 năm 2000 của Thủ tướng Chính phủ. Trụ sở của trường đặt tại thành phố Đà Lạt, tỉnh Lâm Đồng.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo.

Điều 4. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

KT. THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Phó Thủ tướng

Phạm Gia Khiêm

QUYẾT ĐỊNH của Thủ tướng Chính phủ số 177/2004/QĐ-TTg ngày 05/10/2004 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến 2020.

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Xét đề nghị của Bộ Công nghiệp tại các Công văn số 2042/CV-CLH ngày 26 tháng 4 năm 2004, số 2441/CV-CLH ngày 19 tháng 5 năm 2004 và số 3721/CV-CLH ngày 26 tháng 7 năm 2004, ý kiến của các Bộ: Kế hoạch và Đầu tư, Khoa học và Công nghệ, Thương mại, Giao thông vận tải, Tài chính, Nông

ngành và Phát triển nông thôn, Quốc phòng, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam và Quỹ hỗ trợ phát triển tại cuộc họp ngày 06 tháng 5 năm 2004 tại Văn phòng Chính phủ,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến 2020 với các nội dung chủ yếu sau:

1. Quan điểm phát triển

a) Công nghiệp ô tô là ngành công nghiệp rất quan trọng cần được ưu tiên phát triển để góp phần phục vụ có hiệu quả quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa và xây dựng tiềm lực an ninh, quốc phòng của đất nước.

b) Phát triển nhanh ngành công nghiệp ô tô trên cơ sở thị trường và hội nhập với nền kinh tế thế giới; lựa chọn các bước phát triển thích hợp, khuyến khích chuyên môn hóa - hợp tác hóa nhằm phát huy lợi thế, tiềm năng của đất nước; đồng thời tích cực tham gia quá trình phân công lao động và hợp tác quốc tế trong ngành công nghiệp ô tô.

c) Phát triển ngành công nghiệp ô tô phải gắn kết với tổng thể phát triển công nghiệp chung cả nước và các Chiến lược phát triển các ngành liên quan đã được phê duyệt, nhằm huy động và phát huy tối đa các nguồn lực của mọi thành phần

kinh tế, trong đó doanh nghiệp nhà nước giữ vai trò then chốt.

d) Phát triển ngành công nghiệp ô tô trên cơ sở tiếp thu công nghệ tiên tiến của thế giới, kết hợp với việc đẩy mạnh hoạt động nghiên cứu - phát triển trong nước và tận dụng có hiệu quả cơ sở vật chất, trang thiết bị hiện có, nhằm nhanh chóng đáp ứng nhu cầu trong nước về các loại xe thông dụng với giá cả cạnh tranh, tạo động lực thúc đẩy các ngành công nghiệp hỗ trợ trong nước phát triển nhằm đẩy nhanh quá trình sản xuất linh kiện, phụ tùng trong nước.

đ) Phát triển ngành công nghiệp ô tô phải phù hợp với chính sách tiêu dùng của đất nước và phải bảo đảm đồng bộ với việc phát triển hệ thống hạ tầng giao thông; các yêu cầu về bảo vệ và cải thiện môi trường.

2. Mục tiêu của Quy hoạch

a) Mục tiêu tổng quát:

Xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam để đến năm 2020 trở thành một ngành công nghiệp quan trọng của đất nước, có khả năng đáp ứng ở mức cao nhất nhu cầu thị trường trong nước và tham gia vào thị trường khu vực và thế giới.

b) Mục tiêu cụ thể:

- Về các loại xe thông dụng (xe tải, xe khách, xe con):

Đáp ứng khoảng 40 - 50% nhu cầu thị trường trong nước về số lượng và đạt tỷ

lệ sản xuất trong nước (hàm lượng chế tạo trong nước) đến 40% vào năm 2005; đáp ứng trên 80% nhu cầu thị trường trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ sản xuất trong nước 60% vào năm 2010 (riêng động cơ phần đầu đạt tỷ lệ sản xuất trong nước 50%, hộp số đạt 90%).

- Về các loại xe chuyên dùng:

Đáp ứng 30% nhu cầu thị trường trong nước về số lượng, đạt tỷ lệ sản xuất trong nước 40% vào năm 2005; tiến tới đáp ứng 60% nhu cầu thị trường trong nước về số lượng, đạt tỷ lệ sản xuất trong nước 60% vào năm 2010.

- Về các loại xe cao cấp:

Các loại xe du lịch cao cấp phần đầu

đạt tỷ lệ sản xuất trong nước 20 - 25% vào năm 2005 và 40 - 45% vào năm 2010, đáp ứng phần lớn nhu cầu thị trường trong nước;

Các loại xe tải, xe khách cao cấp đạt tỷ lệ sản xuất trong nước 20% vào năm 2005 và 35 - 40% vào năm 2010, đáp ứng 80% nhu cầu thị trường trong nước.

- Về động cơ, hộp số và phụ tùng:

Lựa chọn để tập trung phát triển một số loại động cơ, hộp số, bộ truyền động và phụ tùng với số lượng lớn phục vụ lắp ráp ô tô trong nước và xuất khẩu.

- Về định hướng sản lượng và cơ cấu sản phẩm:

Biểu 1: Dự kiến sản lượng ô tô các loại đến năm 2020

Đơn vị: xe

Số thứ tự		2005	2010	2020
1	Tổng số ô tô	120.000	239.000	398.000
2	Xe con đến 5 chỗ ngồi	32.000	60.000	116.000
3	Xe con từ 6 - 9 chỗ ngồi	3.000	10.000	28.000
4	Xe khách	15.000	36.000	79.900
	+ 10 - 16 chỗ ngồi	9.000	21.000	44.000
	+ 17 - 25 chỗ ngồi	2.000	5.000	11.200
	+ 26 - 46 chỗ ngồi	2.400	6.000	15.180
	+ > 46 chỗ ngồi	1.600	4.000	9.520
5	Xe tải	68.000	127.000	159.800
	+ Đến 2 tấn	40.000*	57.000*	50.000
	+ > 2 tấn - 7 tấn	14.000	35.000	53.700
	+ > 7 tấn - 20 tấn	13.600	34.000	52.900
	+ > 20 tấn	400	1.000	3.200
6	Xe chuyên dùng	2.000	6.000	14.400

09638808

LawSoft * Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com

* Kể cả thay thế 55.000 xe vận chuyển nông thôn (xe công nông) trong thời gian từ nay đến hết 2007. Trên cơ sở cân đối năng lực hiện tại và nhu cầu dự báo, dự kiến sản lượng ô tô bổ sung đến 2010 như Biểu 2.

Biểu 2. Cân đối năng lực, nhu cầu và bổ sung sản lượng ô tô đến năm 2010

Đơn vị: xe

Số thứ tự	Loại xe	Năng lực hiện tại năm 2003	Sản lượng yêu cầu năm 2010 (dự báo)	Sản lượng cần bổ sung năm 2010	Ghi chú
1	Xe con đến 5 chỗ ngồi	> 100.000	60.000		Không cần đầu tư thêm
2	Xe con từ 6 - 9 chỗ ngồi	4.000 (đến 2010)	10.000	6.000	Đầu tư thêm
3	Xe khách	8.000	36.000	28.000	
	+ 10 - 16 chỗ ngồi		21.000	21.000	Đầu tư thêm
	+ 17 - 25 chỗ ngồi		5.000	5.000	Đầu tư thêm
	+ 26 - 46 chỗ ngồi	7.000 (đến 2010)	6.000		Không cần đầu tư thêm
	+ > 46 chỗ ngồi	2.000	4.000	2.000	Đầu tư thêm
4	Xe tải	14.000	127.000	113.000	
	+ Đến 2 tấn	10.000	57.000	47.000	Đầu tư thêm
	+ > 2 tấn - 7 tấn	4.000	35.000	31.000	Đầu tư thêm
	+ > 7 tấn - 20 tấn		34.000	34.000	Đầu tư thêm
	+ > 20 tấn		1.000	1.000	Đầu tư thêm
5	Xe chuyên dùng	300	6.000	6.000	Đầu tư thêm

- Về xuất khẩu:

Phần đầu xuất khẩu ô tô và phụ tùng đạt 5 - 10% giá trị tổng sản lượng của ngành vào năm 2010 và nâng dần giá trị kim ngạch xuất khẩu trong giai đoạn tiếp theo.

3. Định hướng Quy hoạch đến năm 2010

a) Về các loại xe ô tô thông dụng: bao

gồm xe tải (chủ yếu là cỡ nhỏ và trung bình), xe chở khách, xe con 4 - 9 chỗ ngồi.

- Xe khách:

Phục vụ vận tải hành khách công cộng, bao gồm ô tô từ 10 chỗ ngồi trở lên. Dự kiến sản lượng:

+ Đến năm 2005: 15.000 xe, đáp ứng trên 50% nhu cầu thị trường;

+ Đến năm 2010: 36.000 xe, đáp ứng trên 80% nhu cầu thị trường.

Tỷ lệ sản xuất trong nước đạt 40% vào năm 2005, 60% vào năm 2010. Riêng tỷ lệ sản xuất trong nước đối với động cơ đạt 15 - 20% vào năm 2005 và 50% vào năm 2010.

- Xe tải:

Phục vụ vận tải hàng hóa, khai thác mỏ, công nghiệp - xây dựng..., bao gồm chủ yếu là các loại xe tải cỡ nhỏ và trung bình, một phần là xe tải lớn (trọng tải đến 20 tấn).

Dự kiến sản lượng ô tô tải:

+ Đến 2005: 68.000 xe, đáp ứng trên 50% nhu cầu thị trường;

+ Đến 2010: 127.000 xe, đáp ứng khoảng 80% nhu cầu thị trường.

Tỷ lệ sản xuất trong nước đạt trên 40% vào 2005 và khoảng trên 60% vào năm 2010.

- Xe con 4 - 9 chỗ ngồi:

Là các loại xe có kết cấu tương tự như xe do các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài đang sản xuất (minibus, xe việt dã...) nhưng hình thức và tiện nghi đơn giản hơn, giá phù hợp với sức mua trong nước.

Dự kiến sản lượng:

+ Đến năm 2005: 3.000 xe, đáp ứng khoảng 10% nhu cầu thị trường;

+ Đến năm 2010: 10.000 xe, đáp ứng khoảng 15% nhu cầu thị trường.

(Nếu tính cả sản lượng ô tô đến 9 chỗ ngồi do các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài sản xuất, lắp ráp thì sẽ đáp ứng phần lớn nhu cầu thị trường trong nước).

Tỷ lệ sản xuất trong nước của xe con thông dụng đạt 30% vào năm 2005 và trên 50% đến năm 2010.

b) Đối với nhóm xe chuyên dùng:

Trên cơ sở khung gầm gắn động cơ (ô tô chassis) nhập khẩu hoặc trong nước chế tạo, tổ chức sản xuất các loại xe chuyên dùng, bao gồm: xe đông lạnh, xe cứu hỏa, xe quét đường, xe hút bùn, xe trộn bê tông, xe cầu, xe sửa chữa điện, xe cấp cứu, xe khoan, xe đào,... phục vụ nhu cầu trong nước.

Dự kiến sản lượng:

+ Đến năm 2005: 2.000 xe, đáp ứng khoảng 30% nhu cầu thị trường;

+ Đến năm 2010: 6.000 xe, đáp ứng trên 60% nhu cầu thị trường.

Tỷ lệ sản xuất trong nước của xe ô tô chuyên dùng đạt 40% vào năm 2005; 60% vào năm 2010.

c) Đối với nhóm xe cao cấp:

Dự kiến sản lượng các loại xe con (kể cả xe con từ 6 đến 9 chỗ ngồi của các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài) như sau:

+ Đến năm 2005: 32.000 xe.

+ Đến năm 2010: 60.000 xe.

Tỷ lệ sản xuất trong nước phần đầu

đạt 20 - 25% vào năm 2005 và 40 - 45% vào năm 2010.

d) Sản xuất động cơ ô tô, hộp số, cụm truyền động:

- Động cơ ô tô (chủ yếu là các loại động cơ diesel có công suất từ 80 - 400 mã lực):

Tổng sản lượng của các nhà máy sản xuất động cơ khoảng 100.000 động cơ/năm vào năm 2010, khoảng 200.000 động cơ/năm vào năm 2020, trong đó động cơ có công suất 100 - 300 mã lực chiếm 70%. Phấn đấu đến năm 2005 đạt tỷ lệ sản xuất trong nước 15 - 20%; năm 2010 đạt 50%.

Khuyến khích khu vực đầu tư nước ngoài sản xuất các loại động cơ cho các loại xe con.

- Hộp số:

Sản lượng đạt 100.000 bộ/năm vào năm 2010, khoảng 200.000 bộ/năm vào năm 2020, tỷ lệ sản xuất trong nước đạt 90% vào năm 2010.

- Cụm truyền động:

Sản lượng đạt 100.000 bộ/năm vào năm 2010, khoảng 200.000 bộ/năm vào năm 2020. Tỷ lệ sản xuất trong nước đạt 90% vào năm 2010.

4. Định hướng đầu tư và yêu cầu đối với các dự án đầu tư.

- Khuyến khích việc bố trí các dự án sản xuất, lắp ráp ô tô và sản xuất phụ tùng tại 3 vùng kinh tế trọng điểm và

các địa bàn lân cận nhằm tận dụng các lợi thế sẵn có, gồm:

+ Miền Bắc: các tỉnh, thành phố trong và giáp ranh khu vực Tam giác tăng trưởng kinh tế Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

+ Miền Trung: các tỉnh từ Thanh Hóa đến Khánh Hòa.

+ Miền Nam: các tỉnh, thành phố trong và giáp ranh khu vực Tứ giác tăng trưởng kinh tế thành phố Hồ Chí Minh - Bà Rịa - Vũng Tàu - Đồng Nai - Bình Dương; thành phố Cần Thơ (phục vụ khu vực đồng bằng sông Cửu Long).

- Giao các doanh nghiệp nhà nước: Tổng công ty Công nghiệp ô tô Việt Nam, Tổng công ty Máy động lực và Máy nông nghiệp, Tổng công ty Than Việt Nam, Tổng công ty Cơ khí giao thông vận tải Sài Gòn đảm nhiệm vai trò nòng cốt trong ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, xây dựng và triển khai các dự án đầu tư sản xuất, lắp ráp ô tô và phụ tùng theo hướng:

+ Tổng công ty Công nghiệp ô tô Việt Nam: tập trung sản xuất, lắp ráp xe khách, xe tải cỡ trung và nhỏ, xe con, động cơ, hộp số, cụm truyền động.

+ Tổng công ty Máy động lực và máy nông nghiệp: tập trung sản xuất, lắp ráp xe khách, xe tải trung và nhỏ, động cơ, hộp số, cụm truyền động.

+ Tổng công ty Than Việt Nam: tập trung sản xuất, lắp ráp xe tải hạng trung

và nặng, xe chuyên dùng và các thiết bị công tác kèm theo.

+ Tổng công ty Cơ khí giao thông vận tải Sài Gòn: tập trung lắp ráp, sản xuất xe khách, xe chuyên dùng và một số loại phụ tùng ô tô.

- Giao Bộ Quốc phòng, Bộ Công an tham gia tổ chức sản xuất, lắp ráp xe có tính năng kỹ - chiến thuật đáp ứng yêu cầu an ninh, quốc phòng.

- Đối với các doanh nghiệp nhà nước đảm nhiệm vai trò nòng cốt nêu trên và các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô thuộc Bộ Quốc phòng và Bộ Công an:

+ Các dự án đầu tư phải đáp ứng các tiêu chuẩn theo “Tiêu chuẩn doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô”;

+ Dự án đầu tư mới phải đạt được yêu cầu phân công chuyên môn hóa - hợp tác hóa cao, phù hợp định hướng phân công sản xuất nêu ở khoản 4; có công nghệ tiên tiến, được chuyển giao từ các nhà sản xuất ô tô lớn của thế giới; tỷ lệ sản xuất trong nước phải cao hơn mức định hướng chung;

+ Dự án đầu tư phải được thẩm tra, phê duyệt theo các quy định hiện hành về quản lý đầu tư và xây dựng.

- Đối với các doanh nghiệp có vốn nước ngoài: việc đầu tư phát triển sản xuất thực hiện theo Giấy phép đầu tư. Khuyến khích việc đầu tư sản xuất động cơ, phụ tùng trên cơ sở chuyển giao công nghệ tiên tiến từ các hãng nổi tiếng trên thế giới.

- Đối với các doanh nghiệp trong nước khác:

+ Dự án phải phù hợp với Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến 2020;

+ Đáp ứng các tiêu chuẩn theo “Tiêu chuẩn doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô”;

+ Khuyến khích các dự án có sản phẩm xuất khẩu, dự án sản xuất động cơ ô tô, hộp số, cụm truyền động và dự án có quy mô đầu tư lớn;

+ Đối với doanh nghiệp đã có quá trình sản xuất, lắp ráp ô tô và sản xuất phụ tùng, việc đầu tư mở rộng năng lực sản xuất, lắp ráp phải gắn với nâng cấp công nghệ, hiện đại hóa trang thiết bị để nâng cao tỷ lệ sản xuất trong nước theo định hướng nêu ở khoản 3;

+ Đối với các dự án đầu tư mới, phải đồng thời đáp ứng đủ các điều kiện: có chuyển giao công nghệ sản xuất tiên tiến từ các nhà sản xuất ô tô trên thế giới; có kế hoạch, lộ trình và biện pháp cụ thể để thực hiện mục tiêu về tỷ lệ sản xuất trong nước (theo định hướng nêu ở các điểm a, b, c, d khoản 3); có quy trình công nghệ sản xuất và giải pháp cụ thể, khả thi để đảm bảo sản phẩm làm ra đạt các tiêu chuẩn do Nhà nước quy định về kỹ thuật, chất lượng, an toàn, đăng kiểm, môi trường; tuân thủ đầy đủ các quy định về bản quyền và sở hữu công nghiệp.

5. Định hướng về nguồn vốn đầu tư

Dự kiến tổng nhu cầu vốn đầu tư để thực hiện Quy hoạch như sau:

+ Giai đoạn 2001 - 2010: khoảng 16.000 - 18.000 tỷ đồng. Nguồn vốn bao gồm:

- Vốn tự huy động của các doanh nghiệp;

- Vốn vay ngân hàng thương mại;

- Vốn đầu tư nước ngoài;

- Vốn tín dụng đầu tư phát triển của Nhà nước (chỉ dành cho các dự án trọng điểm do Thủ tướng Chính phủ quyết định và dự án thuộc đối tượng vay vốn tín dụng đầu tư phát triển của Nhà nước theo quy định hiện hành).

+ Giai đoạn 2010 - 2020: ước tính khoảng 35.000 - 40.000 tỷ đồng. Nguồn vốn: chủ yếu là vốn tự huy động của doanh nghiệp, vốn vay thương mại và vốn nước ngoài.

6. Những chính sách và giải pháp hỗ trợ ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

a) Các chính sách về thuế đối với ô tô và linh kiện, phụ tùng ô tô

Để khuyến khích phát triển công nghiệp sản xuất ô tô và phụ tùng phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu, Nhà nước có một số chính sách hỗ trợ như sau:

- Không tính thuế nhập khẩu theo bộ

linh kiện rời dạng CKD, IKD; tính thuế nhập khẩu theo biểu thuế đối với linh kiện và phụ tùng nhập khẩu và theo hướng khuyến khích sản xuất trong nước.

- Miễn thuế thu nhập doanh nghiệp đối với sản phẩm chế thử trong thời gian một năm kể từ khi sản phẩm được tiêu thụ trên thị trường.

b) Các chính sách và giải pháp về thị trường

- Bảo vệ thị trường:

+ Áp dụng các biện pháp hỗ trợ sản xuất trong nước phù hợp với tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực.

+ Ban hành các tiêu chuẩn kỹ thuật đối với ô tô, phụ tùng ô tô để ngăn chặn việc lưu thông những hàng hóa kém chất lượng, không an toàn, gây ô nhiễm môi trường.

+ Xử lý nghiêm khắc hàng nhập lậu, hàng gian lận thương mại được đưa vào thị trường Việt Nam.

- Mở rộng thị trường:

+ Đẩy mạnh đầu tư nâng cấp mạng lưới giao thông đường bộ trong cả nước;

+ Khuyến khích các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe ô tô sử dụng động cơ, phụ tùng ô tô chế tạo trong nước;

+ Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp trong hoạt động tiếp thị và xúc tiến thương mại nhằm mở rộng thị trường trong nước và vươn ra thị trường nước ngoài.

c) Các chính sách và giải pháp về đầu tư

- Khuyến khích sự hợp tác, phân công sản xuất giữa các doanh nghiệp trong nước với nhau và với các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài để tận dụng các công nghệ và thiết bị đã đầu tư, giảm chi phí đầu tư mới và tránh đầu tư trùng lặp.

- Đầu tư mới từng bước nhưng tập trung, có trọng điểm và đầu tư nhanh ở những khâu công nghệ cơ bản, quyết định chất lượng sản phẩm, phù hợp với nhu cầu thị trường.

- Các dự án có vốn đầu tư nước ngoài vào các ngành công nghiệp hỗ trợ, sản xuất động cơ, phụ tùng, linh kiện ô tô, đặc biệt là các dự án đầu tư với quy mô công suất lớn, sản xuất sản phẩm chất lượng cao phục vụ cho chương trình nâng cao tỷ lệ sản xuất trong nước và xuất khẩu, được hưởng đầy đủ các chính sách ưu đãi theo quy định của Luật Đầu tư nước ngoài tại Việt Nam.

d) Chính sách và giải pháp về khoa học công nghệ

- Khuyến khích chuyển giao công nghệ, đầu tư công nghệ tiên tiến phục vụ chương trình sản xuất ô tô và phụ tùng ô tô, đặc biệt là động cơ, hộp số, cụm truyền động.

- Nhà nước hỗ trợ kinh phí chuyển giao công nghệ cho các dự án sản xuất động cơ, hộp số, cụm truyền động nếu

công nghệ được chuyển giao từ các hãng có danh tiếng trên thế giới.

- Nhà nước hỗ trợ kinh phí cho đầu tư hoạt động nghiên cứu - phát triển trong công nghiệp ô tô.

đ) Các chính sách và giải pháp về nguồn nhân lực

Tăng cường đầu tư cho đào tạo và đào tạo lại cán bộ quản lý, cán bộ thiết kế, công nhân lành nghề phục vụ công nghiệp ô tô, kể cả cử đi học nước ngoài từ nguồn vốn ngân sách của Nhà nước.

e) Các chính sách và giải pháp về huy động vốn

- Khuyến khích cổ phần hóa các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô, phụ tùng ô tô, kể cả bán cổ phần cho người nước ngoài để tạo vốn đầu tư mới và đa dạng hóa nguồn vốn.

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế đầu tư vào lĩnh vực sản xuất phụ tùng, linh kiện ô tô.

- Các doanh nghiệp được thành lập theo pháp luật, có dự án đáp ứng đầy đủ các yêu cầu nêu ở khoản 4 (phần "Đối với các dự án trong nước khác") đều được phép đầu tư dự án trên nguyên tắc tự chịu trách nhiệm về hiệu quả đầu tư. Khi xây dựng dự án, chủ đầu tư căn cứ các định hướng quy hoạch, định hướng đầu tư nêu trên (nhất là nhu cầu thị trường, nhu cầu sản lượng bổ sung từng thời kỳ đối với mỗi loại xe, định hướng phân bố lực lượng sản xuất...), khả năng

cạnh tranh thực tế của doanh nghiệp để xác định quy mô và địa điểm đầu tư thích hợp, đồng thời tự chịu trách nhiệm về quyết định của mình.

g) Các chính sách và giải pháp về quản lý ngành

- Chú trọng nghiên cứu, thực hiện các giải pháp điều tiết cung cầu của thị trường ô tô Việt Nam nhằm đảm bảo tính cạnh tranh lành mạnh và hiệu quả chung cho toàn ngành.

- Xây dựng, hoàn thiện khung khổ pháp lý nhằm tạo điều kiện để các doanh nghiệp tự sắp xếp, tổ chức lại, hình thành các doanh nghiệp lớn theo mô hình Công ty mẹ - Công ty con, các công ty vệ tinh của các doanh nghiệp lớn trong lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô; thực hiện tốt việc chuyên môn hóa, hợp tác hóa.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Công nghiệp:

- Xây dựng, ban hành ngay "Tiêu chuẩn doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô".

- Chỉ đạo thực hiện Chương trình và các giải pháp phát triển sản xuất ô tô đến năm 2010.

- Chủ trì thẩm tra các dự án đầu tư mới sản xuất, lắp ráp ô tô có sử dụng vốn nhà nước của 4 doanh nghiệp nhà nước nòng cốt, trình Thủ tướng Chính phủ thông qua và cho phép thực hiện.

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan thực hiện việc kiểm tra các dự

án sản xuất, lắp ráp ô tô và sản xuất phụ tùng theo nội dung dự án đã xây dựng.

- Thông qua công tác kiểm tra theo chức năng quản lý ngành, kiến nghị với Chính phủ các biện pháp điều chỉnh cung cầu về thị trường ô tô trong quá trình thực hiện Quy hoạch; công bố cho các doanh nghiệp biết và thực hiện.

2. Bộ Khoa học và Công nghệ:

- Xây dựng, ban hành Quy định về phương pháp tính tỷ lệ nội địa hóa ô tô làm cơ sở để xác định mức khuyến khích hỗ trợ trong đầu tư đối với doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô và sản xuất phụ tùng ô tô.

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan xây dựng, ban hành tiêu chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn chất lượng ô tô và phụ tùng đối với các loại xe lưu hành trong nước; các quy định mang tính chất rào cản kỹ thuật để ngăn chặn việc sản xuất, lắp ráp và lưu hành các loại ô tô chất lượng kém, gây ô nhiễm môi trường.

- Hướng dẫn việc chuyển giao tiếp nhận công nghệ cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô và phụ tùng nhằm đảm bảo công nghệ được chuyển giao thực sự là công nghệ tiên tiến.

3. Bộ Tài chính:

- Ban hành ngay biểu thuế nhập khẩu linh kiện, phụ tùng ô tô để thay thế cho việc tính thuế theo bộ linh kiện dạng

1916-3808
 Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com
 LawSoft

CKD, IKD phù hợp với tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực.

- Nghiên cứu, trình Thủ tướng Chính phủ ban hành cơ chế khuyến khích các dự án sản xuất, chế tạo động cơ ô tô, hộp số, cụm truyền động.

- Nghiên cứu, trình Thủ tướng Chính phủ ban hành chính sách hỗ trợ tài chính cho hoạt động nghiên cứu - phát triển và đào tạo nhân lực cho ngành công nghiệp ô tô.

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan nghiên cứu, trình Chính phủ ban hành quy định một số loại phí nhằm hạn chế việc mua sắm và lưu hành ô tô du lịch cá nhân trong điều kiện hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ chưa đáp ứng kịp tốc độ gia tăng số lượng xe.

- Kiểm soát chặt chẽ việc thu thuế đối với ô tô và linh kiện, phụ tùng nhập khẩu; phối hợp với Bộ Thương mại đẩy mạnh đấu tranh chống buôn lậu và gian lận thương mại.

4. Bộ Giao thông vận tải:

Rà soát, hoàn thiện và ban hành ngay các quy định mới về tiêu chuẩn, điều kiện kỹ thuật, an toàn đối với ô tô xuất xưởng và nhập khẩu (quy định về đăng kiểm phương tiện cơ giới) theo hướng nâng cao chất lượng và độ an toàn ô tô, thay cho các quy định hiện hành không còn phù hợp.

5. Bộ Thương mại:

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành

liên quan nghiên cứu, áp dụng các biện pháp nhằm tăng cường hiệu quả công tác quản lý thị trường, chống buôn lậu, gian lận thương mại đối với sản phẩm ô tô và phụ tùng để bảo vệ thị trường trong nước.

- Đề xuất các giải pháp tăng cường hoạt động xúc tiến xuất khẩu, tạo điều kiện giúp ngành công nghiệp ô tô Việt Nam tham gia vào thị trường khu vực và thế giới.

6. Bộ Kế hoạch và Đầu tư:

Tăng cường kêu gọi, thu hút đầu tư nước ngoài vào phát triển công nghiệp ô tô theo Chiến lược và Quy hoạch được duyệt, đặc biệt là vào lĩnh vực sản xuất phụ tùng, linh kiện. Kiểm tra và giúp đỡ các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài sản xuất, lắp ráp ô tô và phụ tùng ô tô theo đúng giấy phép và các quy định của pháp luật hiện hành.

7. Bộ Công an:

Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương nghiên cứu, quy định giới hạn số lượng ô tô đăng ký mới hàng năm trên từng địa bàn phù hợp với Quy hoạch phát triển giao thông vận tải, Quy hoạch đô thị, tình hình cụ thể của địa phương về hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ (cả động và tĩnh) và nhu cầu thực tế bổ sung, đổi mới phương tiện vận tải.

8. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương:

- Tạo điều kiện thuận lợi cho việc triển khai các dự án sản xuất, lắp ráp ô tô, sản xuất phụ tùng ô tô trên địa bàn tỉnh, thành phố mình (nếu có) và giám sát việc thực hiện dự án theo nội dung đã xây dựng và đăng ký.

- Tham gia với các Bộ, ngành kiểm tra, giám sát việc triển khai thực hiện Quy hoạch để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất giữa Quy hoạch phát triển công nghiệp ô tô với Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của địa phương và Quy hoạch phát triển công nghiệp trên địa bàn.

- Chỉ đạo các Sở, Ban, ngành chức năng phối hợp rà soát công tác đăng ký kinh doanh đối với các doanh nghiệp đăng ký ngành nghề kinh doanh sản xuất, lắp ráp ô tô, đảm bảo chặt chẽ, đúng pháp luật, phù hợp quy hoạch và đáp ứng các quy định của "Tiêu chuẩn doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô". Chỉ đạo Sở Công nghiệp định kỳ báo cáo về Bộ Công nghiệp tình hình hoạt động của các dự án sản xuất, lắp ráp ô tô.

9. Hiệp hội các doanh nghiệp cơ khí Việt Nam, Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam, Hiệp hội kỹ sư ô tô Việt Nam:

- Nghiên cứu, đề xuất và tổ chức việc phối hợp giữa các doanh nghiệp cơ khí tham gia sản xuất, lắp ráp ô tô, sản xuất

phụ tùng nhằm nâng cao tính hợp tác - liên kết và tính chuyên môn hóa trong lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô và phụ tùng.

- Nghiên cứu, đề xuất với các cơ quan quản lý nhà nước các giải pháp, cơ chế chính sách khuyến khích, thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp ô tô theo đúng Chiến lược và Quy hoạch được duyệt.

10. Các doanh nghiệp đã được các cấp có thẩm quyền cho phép sản xuất, lắp ráp ô tô; tổ chức sản xuất các loại xe chuyên dùng trên cơ sở khung gầm gắn động cơ (ô tô chassis), được tiếp tục nhập khẩu và áp dụng chính sách thuế theo quy định hiện hành cho đến thời điểm Biểu thuế nhập khẩu linh kiện, phụ tùng ô tô do Bộ Tài chính ban hành có hiệu lực thi hành. Từ ngày 01 tháng 7 năm 2005, nếu các doanh nghiệp nêu trên đáp ứng đủ các điều kiện quy định tại Quyết định này thì được tiếp tục sản xuất, lắp ráp ô tô; tổ chức sản xuất ô tô chassis.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo.

Điều 4. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

KT. THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Phó Thủ tướng

Nguyễn Tấn Dũng