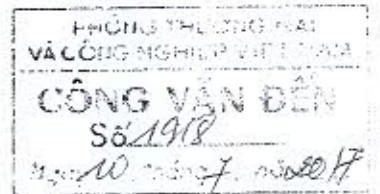


Số: **6028** /BCT-QLTT
V/v trả lời kiến nghị

Hà Nội, ngày 06 tháng 7 năm 2017

Kính gửi: Văn phòng Chính phủ



Ngày 22 tháng 6 năm 2017, Bộ Công Thương nhận được văn bản số 6311/VPCP-ĐMDN của Văn phòng Chính phủ về việc chuyển Đơn kiến nghị của bà Hà Thị Thuý Liễu và trả lời theo thẩm quyền. Theo đó, bà Hà Thị Thuý Liễu có nội dung kiến nghị về một số điểm chưa hợp lý của Nghị định số 67/2017/NĐ-CP ngày 25 tháng 5 năm 2017 của Chính phủ về quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực dầu khí, kinh doanh xăng dầu và khí.

Sau khi nghiên cứu, Bộ Công Thương tiếp thu kiến nghị nêu trên của bà Hà Thị Thuý Liễu và đã phối hợp với các cơ quan có liên quan khẩn trương rà soát và thống nhất sớm đề xuất báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc đính chính những nội dung còn chưa hợp lý trong Nghị định số 67/2017/NĐ-CP ngày 25 tháng 5 năm 2017 của Chính phủ về quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực dầu khí, kinh doanh xăng dầu và khí.

Bộ Công Thương xin gửi đề Văn phòng Chính phủ biết./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) (để t/hợp);
- Bà Hà Thị Thuý Liễu (để biết);
- Lưu: VT, QLTT(02).

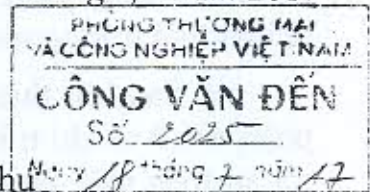


Đỗ Thắng Hải

- HVĐT
- VP
V.L.H
10.7.17
T. Hợp
nh

Số: 6332 /BCT - CNNg
V/v trả lời kiến nghị của luật
gia Trần Đình Thu

Hà Nội, ngày 17 tháng 7 năm 2017



Kính gửi: Luật gia Trần Đình Thu

Trên cơ sở tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý của các Bộ, ngành, doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân, Bộ Công Thương và Bộ Giao thông vận tải đã hoàn thiện dự thảo Nghị định cùng các hồ sơ liên quan và trình Chính phủ xem xét ban hành tại Tờ trình số 4792/TTr-BCT ngày 31 tháng 5 năm 2017.

Sau khi trình Chính phủ, Bộ Công Thương nhận được Công văn số 6168/VPCP-ĐMDN ngày 14 tháng 6 năm 2017 của Văn phòng Chính phủ đề nghị trả lời kiến nghị của luật gia Trần Đình Thu về việc góp ý dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô (sau đây gọi là dự thảo Nghị định).

Bộ Công Thương có ý kiến về các kiến nghị của luật gia Trần Đình Thu như sau:

1. Về ý kiến “không nên coi ô tô là hàng hóa thông thường”

Luật gia Trần Đình Thu cho rằng không nên coi ô tô là một loại hàng hóa thông thường mà là một loại hàng hóa đặc biệt, không nên thả nổi thị trường mà cần có các biện pháp quản lý chặt chẽ.

Tại Tờ trình Chính phủ số 4792/TTr-BCT ngày 31 tháng 5 năm 2017 về việc trình dự thảo Nghị định, Cơ quan chủ trì soạn thảo cũng đã nhấn mạnh vấn đề này, cụ thể như sau:

- Ô tô là hàng hóa có khả năng ảnh hưởng đến an toàn, sức khỏe và tính mạng của người tiêu dùng

Theo quy định của pháp luật hiện hành, ô tô các loại thuộc Danh mục sản phẩm, hàng hóa có khả năng gây mất an toàn (sản phẩm, hàng hóa nhóm 2), có yêu cầu rất cao về chất lượng, an toàn cho người sử dụng cũng như cộng đồng khi tham gia lưu thông trên đường, không chỉ ảnh hưởng đến an toàn, tính mạng và sức khỏe của người sử dụng mà còn an toàn của những người tham gia giao thông khác. Đồng thời, ô tô còn là tài sản có giá trị lớn đối với phần lớn người tiêu dùng tại Việt Nam.

Là sản phẩm công nghệ cao, có cấu trúc phức tạp nên yêu cầu sử dụng, vận hành cũng như bảo dưỡng, bảo hành ô tô phải tuân thủ nghiêm ngặt quy định của nhà sản xuất. Trong trường hợp xe phát sinh các lỗi kỹ thuật, người tiêu dùng cần được đảm bảo quyền yêu cầu đơn vị sản xuất, nhập khẩu, phân phối, cung ứng triệu hồi để khắc phục lỗi.

HVAT,
- VP/

Vinh

18.7.17

T. hợp
anh

HÀ NỘI

- Ô tô cũng là hàng hóa có khả năng ảnh hưởng đến môi trường

Ô tô cũng là một trong các loại hàng hóa có khả năng gây ảnh hưởng đến môi trường, cụ thể như sau:

+ Trong quá trình vận hành, ô tô phát ra các loại khí thải có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường như CO₂, CO, HC, NO...

+ Sau khi thải bỏ hoặc hết niên hạn sử dụng, các chi tiết, linh kiện, bộ phận của ô tô khi trở thành phế liệu, rác thải có khả năng gây ảnh hưởng rất lớn tới an toàn môi trường, ví dụ các vi mạch điện tử, lốp xe, xăng, dầu, động cơ, các loại ắc quy... chứa hàm lượng kim loại nặng và các chất độc hại cao. Việc xử lý các phế liệu, chất thải này cần phải tốn rất nhiều chi phí.

Do ô tô là một loại hàng hóa có khả năng gây ảnh hưởng đến an toàn, sức khỏe của người tiêu dùng cũng như môi trường, Cơ quan chủ trì soạn thảo cũng cho rằng cần phải đưa ra những quy định về điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô nhằm mục đích tạo ra cơ chế quản lý nghiêm ngặt đối với việc đưa vào lưu thông loại hàng hóa này, bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng cũng như bảo vệ môi trường.

2. Về các ý kiến đối với điều kiện nhập khẩu ô tô

Luật gia Trần Đình Thu cho rằng, dự thảo Nghị định đã có các quy định nói lỏng điều kiện kinh doanh nhập khẩu ô tô, dẫn đến nguy cơ phát sinh cách làm “ăn xổi ở thì” của những doanh nghiệp nhỏ lẻ chưa có uy tín trên thị trường. Cụ thể, các điều kiện quy định tại Điều 21 dự thảo Nghị định là chưa chặt chẽ, chưa bảo đảm các quyền lợi chính đáng của người tiêu dùng trong việc bảo hành, bảo dưỡng ô tô và triệu hồi ô tô bị lỗi kỹ thuật, chưa ràng buộc trách nhiệm của doanh nghiệp đối với sản phẩm và người tiêu dùng.

Về vấn đề này, Cơ quan chủ trì soạn thảo có ý kiến như sau:

Tại Tờ trình Chính phủ số 4792/TTr-BCT ngày 31 tháng 5 năm 2017 về việc trình dự thảo Nghị định, cơ quan chủ trì soạn thảo nêu rõ về việc quy định các điều kiện kinh doanh nhập khẩu ô tô như sau:

* Bảo vệ quyền lợi chính đáng của người tiêu dùng, cũng như ràng buộc trách nhiệm của doanh nghiệp nhập khẩu ô tô đối với sản phẩm đưa vào lưu thông trên thị trường;

* Tôn trọng sự bình đẳng, cạnh tranh lành mạnh giữa các doanh nghiệp trong lĩnh vực nhập khẩu ô tô, không phân biệt giữa các doanh nghiệp lớn hay doanh nghiệp nhỏ và vừa. Khi các doanh nghiệp đáp ứng các điều kiện kinh doanh tại Nghị định vì mục đích bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng sẽ được hoạt động kinh doanh nhập khẩu ô tô.

Sau khi trình dự thảo Nghị định, Lãnh đạo Chính phủ đã có những ý kiến chỉ đạo về việc tăng cường mục tiêu bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng đối với các quy định về điều kiện kinh doanh nhập khẩu ô tô tại Nghị định.

Vì vậy, dự thảo Nghị định quy định theo hướng đưa ra các điều kiện *tối thiểu* mà các doanh nghiệp kinh doanh nhập khẩu ô tô cần phải có, cụ thể:

- Nhằm bảo đảm quyền lợi của người tiêu dùng trong trường hợp phải triệu hồi ô tô nhập khẩu nhằm khắc phục các hỏng hóc trong quá trình sản xuất có thể gây mất an toàn khi sử dụng, dự thảo hiện tại quy định doanh nghiệp nhập khẩu ô tô phải có xác nhận của doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nước ngoài về việc chỉ định doanh nghiệp nhập khẩu ô tô và thay mặt doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nước ngoài triệu hồi ô tô nhập khẩu bị lỗi kỹ thuật.

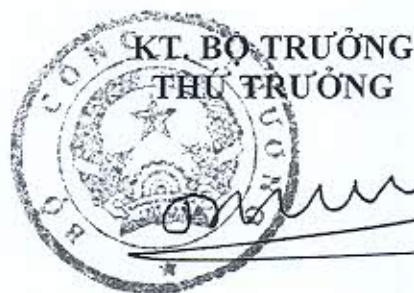
- Cơ sở bảo hành, bảo dưỡng của doanh nghiệp nhập khẩu ô tô không bắt buộc phải thuộc sở hữu của doanh nghiệp, mà có thể do doanh nghiệp thuê hoặc thuộc hệ thống đại lý ủy quyền của doanh nghiệp. Tuy nhiên, nhằm bảo đảm cung cấp dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng đúng các tiêu chuẩn kỹ thuật chính hãng của ô tô nhập khẩu, cơ sở bảo hành, bảo dưỡng phải có cam kết của nhà sản xuất nước ngoài về việc hỗ trợ kỹ thuật và cung cấp linh kiện, phụ kiện phục vụ việc bảo hành, bảo dưỡng. Quy định này nhằm đảm bảo quyền lợi người tiêu dùng trong việc được hưởng các chính sách về bảo hành, bảo dưỡng theo đúng tiêu chuẩn của nhà sản xuất đối với ô tô nhập khẩu.

Trên cơ sở kiến nghị của các tổ chức, cá nhân, Chính phủ sẽ tiếp tục tiến hành hoàn thiện dự thảo Nghị định trước khi ban hành nhằm bảo đảm tính khả thi của Nghị định, bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng cũng như bảo đảm môi trường cạnh tranh minh bạch, lành mạnh giữa các doanh nghiệp.

Trên đây là ý kiến của Bộ Công Thương về kiến nghị của luật gia Trần Đình Thu góp ý dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô./.

Nơi nhận:

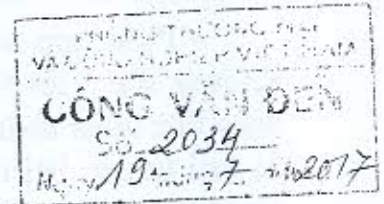
- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- VCCI; ✓
- Lưu: VT, CNg.



Đỗ Thắng Hải

Số: **6379** /BCT-CNNg
V/v kiến nghị của Công ty cổ
phần Thiên Nam gửi Thủ tướng
Chính phủ

Hà Nội, ngày 18 tháng 7 năm 2017



Kính gửi: Công ty cổ phần Thiên Nam

(Địa chỉ trụ sở chính: Tổ 69, khu Diêm Thủy,
phường Cẩm Đông, thành phố Cẩm Phả, tỉnh Quảng Ninh)

- HVAT,
- VP /
Vinh
18.7.17
T. hợp
nh

Trả lời Văn bản số 35/TN ngày 20 tháng 6 năm 2017 của Công ty cổ phần Thiên Nam về những kiến nghị liên quan đến việc sử dụng bãi thải ngành than trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh và cung cấp vật liệu xây dựng cho các công trình sử dụng vốn ngân sách nhà nước, Bộ Công Thương có ý kiến như sau:

1. Đối với kiến nghị thứ nhất cho phép Công ty sử dụng toàn bộ bãi thải ngành than trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

Theo Quy hoạch phát triển ngành than Việt Nam đến năm 2020, có xét triển vọng đến năm 2030 điều chỉnh đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 403/QĐ-TTg ngày 14 tháng 3 năm 2016, khối lượng đất đá thải tại bể than Đông Bắc (không bao gồm các mỏ than nội địa, mỏ than địa phương và các mỏ than bùn) từ nay đến năm 2030 khoảng 3,1 tỷ m³, là nguy cơ gây tác động xấu đến môi trường, môi sinh (tạo bụi, trôi lấp đất đá...) và chiếm dụng nhiều diện tích đất sử dụng làm bãi thải. Vì vậy, để hạn chế tối đa nguy cơ gây tác động xấu đến môi trường, môi sinh vùng mỏ; tận dụng nguồn đất đá thải sẵn có để chế biến thành các sản phẩm phục vụ cho ngành xây dựng; tiết kiệm tài nguyên thiên nhiên không tái tạo (cát tự nhiên), Bộ Công Thương ủng hộ chủ trương sử dụng đất đá thải từ các bãi thải mỏ để chế biến thành các sản phẩm phục vụ cho ngành xây dựng thay thế cát tự nhiên. Tuy nhiên, bãi thải ngành than trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh có quy mô rất lớn, việc giao toàn bộ bãi thải này cho 01 doanh nghiệp cần phải xem xét trên cơ sở năng lực sản xuất của doanh nghiệp. Ngoài ra, việc giao toàn bộ bãi thải cho một doanh nghiệp dễ gây ra sự độc quyền của doanh nghiệp trong sản xuất và cung cấp sản phẩm cát nghiền nhân tạo từ đá cát kết thải trên thị trường.

Tại điểm a khoản 10 Điều 2 Quyết định số 403/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ quy định: Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam và Tổng công ty Đông Bắc chịu trách nhiệm chính trong việc thực hiện Quy hoạch phát triển ngành than. Vì vậy, trường hợp được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận, đề nghị Công ty cổ phần Thiên Nam tiến hành các công việc sau:

- Làm việc cụ thể với Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam và Tổng công ty Đông Bắc về vị trí bãi thải sử dụng đất đá thải để chế biến thành



