

**Bình luận Báo cáo**  
**KẾT QUẢ RÀ SOÁT PHÁP LUẬT VIỆT NAM SO VỚI CÁC**  
**CAM KẾT EVFTA VỀ HẢI QUAN VÀ MINH BẠCH HOÁ.**

*Phạm Thanh Bình - Chuyên gia hải quan cao cấp.*

Chúng tôi đánh giá rất cao bản *Báo cáo Kết quả rà soát pháp luật Việt Nam so với cam kết EVFTA và Hải quan và Minh bạch hoá (Báo cáo)*. Báo cáo đã cập nhật khá đầy đủ, chi tiết, chính xác những quy định mới nhất của pháp luật hải quan và có những đề xuất phù hợp, xác đáng.

1. Chúng tôi nhất trí với kết quả rà soát, đối chiếu pháp luật hải quan Việt Nam với Hiệp định EVFTA. Chúng tôi cũng cơ bản nhất trí với những đề xuất, theo đó, pháp luật Việt Nam đã hoàn toàn đáp ứng quy định tại khoản 1 Điều 1, nguyên tắc không phân biệt đối xử tại khoản 2 Điều 1, khoản 3 Điều 1, toàn bộ Điều 2, Điều 3, Điều 4, một giấy tờ hành chính duy nhất tại khoản 2 Điều 5, khoản 4 Điều 5, các Điều 11 – 16 của Hiệp định.

Trong các đề xuất của Nhóm, chúng tôi đề nghị cân nhắc các đề xuất sau:

1.1 Về vấn đề *Doanh nghiệp ưu tiên (authorised trader)* quy định tại khoản 1 Điều 5 EVFTA về đơn giản hoá thủ tục hải quan (Simplified Customs Procedures):

Theo *Báo cáo* thì quy định về mức kim ngạch khiến các doanh nghiệp SMEs sẽ không thể tiếp cận cơ chế ưu tiên; quy định tiêu chí “doanh nghiệp công nghệ cao” và “hàng hóa nhập khẩu cho dự án trọng điểm” (tại các khoản 5 và 6 Điều 10 Nghị định 08/2015/NĐ-CP) tạo ra phân biệt đối xử giữa các chủ thể liên quan và cho rằng các quy định này chưa tuân thủ yêu cầu bắt buộc của EVFTA. Từ đó, *Báo cáo* đề xuất *giảm mức kim ngạch* xuống cho phù hợp

với năng lực xuất nhập khẩu trung bình của đa số các SMEs và *bỏ quy định tại khoản 5, 6 Điều 10 Nghị định 08/2015/NĐ-CP.*

Về các đề xuất trên, cúng tôi có một số ý kiến như sau:

- *Về kim ngạch:* Quy định mức kim ngạch hoặc số lượng dịch vụ thực hiện mỗi năm không phải là sáng kiến của Việt Nam, mà là cách làm của nhiều nước (Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan...). Tuy nhiên, việc quy định các mức kim ngạch khác nhau lại là cách làm riêng của Việt Nam với mục đích chính là tạo cơ hội cho các doanh nghiệp SMEs. Cơ chế ưu tiên, một mặt, giành nhiều thuận lợi cho doanh nghiệp, mặt khác, đòi hỏi doanh nghiệp phải đáp ứng nhiều điều kiện nghiêm ngặt, nhất là yêu cầu về ý thức và năng lực tuân thủ pháp luật, về phương pháp quản trị doanh nghiệp chuyên nghiệp, trang thiết bị hiện đại để phù hợp phương pháp quản lý hiện đại của hải quan và đáp ứng sự kiểm tra, giám sát chặt chẽ của Hải quan. Những yêu cầu đó tạo áp lực rất lớn, không nhiều doanh nghiệp có thể đáp ứng, nhất là doanh nghiệp SMEs. Hơn nữa, ưu tiên mà áp dụng cho số đông thì ưu tiên đó không có ý nghĩa nhiều. Thực tế, ở các nước đã áp dụng cơ chế này, số lượng doanh nghiệp được công nhận chỉ chiếm 1 lý lệ nhỏ. Vì vậy, chúng tôi đồng tình kiến nghị cần từng bước sửa đổi theo hướng giảm mức kim ngạch, nhưng không đến mức phát triển tràn lan, làm mất ý nghĩa thực tế của cơ chế này.

- Về ý kiến cho rằng *‘không áp dụng điều kiện kim ngạch đối với doanh nghiệp công nghệ cao’* (khoản 5) và *“áp dụng chế độ ưu tiên đối với hàng hóa nhập khẩu để thực hiện dự án đầu tư trọng điểm đang trong giai đoạn xây dựng cơ bản”* (khoản 6 Điều 10 Nghị định 08/2015/NĐ-CP) là phân biệt đối xử và đề xuất bãi bỏ các quy định này, chúng tôi có ý kiến khác. Đây là những lĩnh vực nhà nước đặc biệt khuyến khích phát triển, cần được tạo mọi thuận lợi. Ưu tiên cho các doanh nghiệp này không ảnh hưởng lợi ích, không tạo áp lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp khác nên không thể coi là phân biệt đối xử. Vì vậy, không nên bãi bỏ các quy định này.

1.2 Về vấn đề *Một giấy tờ hành chính duy nhất (A single administrative document)* theo quy định tại khoản 2 Điều 5 EVFTA:

Theo chúng tôi, quy định này liên quan đến *Chuẩn mực chuyển tiếp 3.32*<sup>1</sup> Phụ lục tổng quát Công ước Kyoto (sửa đổi), theo đó, đối với những doanh nghiệp đáp ứng các điều kiện do Hải quan quy định (tuân thủ pháp luật, có hệ thống sổ sách ghi chép đầy đủ các dữ liệu thương mại) được phép sử dụng 1 tờ khai hải quan để xuất/nhập khẩu toàn bộ lượng hàng của mặt hàng xuất/nhập khẩu thường xuyên trong một thời gian nhất định. *Chuẩn mực* này đã được nội luật hoá tại khoản 5 Điều 29 Luật Hải quan<sup>2</sup> và khoản 8 Điều 25 Nghị định 08/2015/NĐ-CP của Chính Phủ *Quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật Hải quan về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan*<sup>3</sup>. Tức là, pháp luật Việt Nam đã đáp ứng cam kết này.

### 1.3 Về *Quá cảnh và Trung chuyển (Transit and Transshipment)* tại Điều 6 EVFTA:

Theo quan sát của chúng tôi thì *Quá cảnh* không có vướng mắc gì về pháp luật và thực tế. Về *Transshipment*, nếu hiểu theo nghĩa bao gồm các loại hình tạm nhập - tái xuất, chuyển khẩu, kho ngoại quan thì có tình trạng không

---

<sup>1</sup> **3.32 Transitional Standard:** For authorized persons who meet criteria specified by the Customs, including having an appropriate record of compliance with Customs requirements and a satisfactory system for managing their commercial records, the Customs shall provide for:

- allowing a **single goods declaration** for all imports or exports in a given period where goods are imported or exported frequently by the same person.

<sup>2</sup> Điều 29 (Luật Hải quan): 5. Người khai hải quan được...khai một lần để xuất khẩu, nhập khẩu nhiều lần trong một thời gian nhất định đối với mặt hàng nhất định.

<sup>3</sup> **Điều 25 (Nghị định 08). Khai hải quan:** 8. Đăng ký tờ khai một lần: Người khai hải quan thường xuyên xuất khẩu, nhập khẩu đối với mặt hàng nhất định, trong một thời gian nhất định của cùng một hợp đồng mua bán hàng hóa với cùng một người mua, người bán, qua cùng cửa khẩu được đăng ký tờ khai hải quan một lần trong thời hạn không quá 01 năm.

ổn định trong các quy định làm cho việc kinh doanh các loại hình này lúc sôi động, lúc im lìm. Nên rà soát thêm các quy định về vấn đề này.

1.4 Về vấn đề *Thiết lập, duy trì các đầu mối giải đáp pháp luật về hải quan và những vấn đề liên quan (designate or maintain one or more inquiry or information points)* tại khoản 2 Điều 8 EVFTA:

Đề nghị cân nhắc đề xuất “xây dựng mới 01 Nghị định về công khai, minh bạch thông tin và tham vấn về thủ tục hải quan, trong đó bắt buộc thiết lập đầu mối giải đáp thông tin tại mỗi Cục, Chi cục hải quan địa phương”.

Thực tế, ngành Hải quan đã từng thành lập một hệ thống các điểm tiếp dân để giải đáp pháp luật và giải quyết các vướng mắc của doanh nghiệp, nhưng hoạt động không hiệu quả, phải giải thể. Vì vậy, theo chúng tôi, nên duy trì các hình thức hiện hành. Làm như vậy vẫn phù hợp yêu cầu “duy trì - maintain” đầu mối giải đáp pháp luật của Hiệp định.

2. Theo *Báo cáo* thì pháp luật hải quan Việt Nam đã đáp ứng hầu hết các quy định về hải quan tại Hiệp định nên lẽ ra hoạt động thương mại phải rất thuận lợi. Nhưng thực tế câu chuyện lại không như vậy. Hầu hết các doanh nghiệp, bên cạnh việc ghi nhận thời gian qua các thủ tục hành chính đã có nhiều cải thiện, vẫn kêu ca rằng họ gặp rất nhiều khó khăn trong việc làm thủ tục thông quan hàng hoá, rằng thủ tục rườm rà, chậm trễ, chi phí lớn. Kết quả nhiều cuộc khảo sát năm 2014, 2015 cũng cho thấy phần nản của doanh nghiệp là có căn cứ. Vì sao có sự khác biệt như vậy?

Theo nghiên cứu của chúng tôi, nguyên nhân nằm ở 2 nhóm vấn đề sau:

2.1 Nhóm vấn đề liên quan đến thủ tục quản lý chuyên ngành (QLCN) đối với hàng hoá xuất nhập khẩu:

Thủ tục thông quan hàng hoá không chỉ là thủ tục hải quan, mà còn gồm một chuỗi các thủ tục liên quan cả chục Bộ quản lý chuyên ngành và nhiều khâu dịch vụ xuất nhập khẩu khác, được điều chỉnh bởi các hệ thống pháp luật QLCN khác nhau (kiểm tra chất lượng, an toàn thực phẩm, kiểm dịch, hiệu suất năng lượng, hoá chất...).

Theo đánh giá của Bộ Tài chính, tỷ lệ lô hàng xuất nhập khẩu phải kiểm tra chuyên ngành chiếm 30 – 35% tổng số lô hàng xuất nhập khẩu; thời gian làm thủ tục kiểm tra chuyên ngành và các thủ tục khác (ngoài thủ tục hải quan) chiếm 72% tổng thời gian làm thủ tục thông quan hàng hoá. Các con số trên cho thấy cản trở chính của quá trình thông quan hàng hoá hiện nay nằm ở khâu kiểm tra chuyên ngành. Thực tế này cho thấy, không xử lý đồng bộ, đồng thời các hệ thống pháp luật này mà chỉ riêng pháp luật hải quan là chưa đủ, không thể tạo được thuận lợi cho thương mại.

Theo *Báo cáo* thì Nhóm mới rà soát hệ thống pháp luật hải quan, chưa rà soát hệ thống pháp luật QLCN. Theo nghiên cứu của chúng tôi, thủ tục QLCN chưa đáp ứng cam kết tại Hiệp định ít nhất ở các vấn đề sau:

- Về áp dụng các phương pháp quản lý hiện đại (modern methods) quy định tại khoản 2 Điều 1<sup>4</sup>, khoản 3 Điều 5<sup>5</sup> và Điều 7<sup>6</sup>: Phương pháp quản lý hiện đại là phương pháp quản lý dựa trên cơ sở áp dụng nguyên tắc quản lý rủi ro (risk management principles) và kiểm tra sau khi hàng hoá đã được thông quan (post-clearance audit). Pháp luật QLCN hiện hành chưa ghi nhận phương pháp quản lý rủi ro và kiểm tra sau thông quan. Thực tế hiện nay việc kiểm tra chuyên ngành vẫn thực hiện với *mọi lô hàng và tại thời điểm làm thủ tục thông quan* hàng hoá. Đây là nguyên

---

<sup>4</sup> **Article 1:**

2. To this end, the Parties agree... that customs procedures shall be based upon the use of **modern methods and effective controls** to combat fraud and to promote legitimate trade.

<sup>5</sup>**Article 5:**

3. The Parties shall apply **modern customs techniques, including risk assessment and post-clearance audit methods** in order to simplify and facilitate the entry and the release of goods.

<sup>6</sup> **Article 7 Risk Management**

1. Each Party shall base its examination and release procedures and its post-clearance audit procedures **on risk assessment principles and audits, rather than examining each shipment** in a comprehensive manner for compliance with all import requirements.

2. The Parties agree to adopt and apply their import, export, transit and transshipments control requirements and procedures for goods **on the basis of risk management principles**, to be applied to focus compliance measures on transactions that merit attention

nhân chính dẫn đến tỷ lệ lô hàng phải kiểm tra chuyên ngành (và tỷ lệ luồng Vàng) cao và thời gian thông quan còn dài hiện nay.

- Về cách tính phí quy định tại khoản 1 và sự minh bạch về phí quy định tại khoản 3 Điều 10<sup>7</sup>: Mức phí kiểm tra chuyên ngành hiện nay rất khó đánh giá và khó có thể nói là không vượt quá chi phí dịch vụ đã cung cấp. Về cách tính phí kiểm tra chuyên ngành, có nơi vẫn tính phí theo trị giá lô hàng. Về người trả phí cũng chưa rõ ràng: kiểm tra nhà nước, phục vụ quản lý của nhà nước nhưng người trả phí lại là doanh nghiệp. Cùng với các vấn đề về thủ tục hành chính, phí đang là vấn đề nóng hiện nay.

Ngoài những vấn đề trên, sự thiếu minh bạch còn biểu hiện ở tình trạng không thống nhất trong giải thích, áp dụng cùng một quy định của pháp luật. Ví dụ, cùng một quy định về kiểm tra chất lượng hàng hoá, kiểm tra an toàn thực phẩm, có Bộ quy định tổ chức kiểm tra đồng thời là người cấp chứng nhận, có Bộ quy định hai việc đó do hai tổ chức khác nhau thực hiện...

## 2.2 Nhóm vấn đề liên quan đến việc tổ chức thực hiện các quy định của pháp luật:

Đây là một điểm rất yếu, một tồn tại lớn hiện nay. Luôn có một khoảng cách rất lớn giữa quy định của pháp luật và thực tế thực hiện. Vì vậy, chưa thể nói là Việt Nam đã đáp ứng cam kết tại khoản 2 Điều 1 Hiệp định về tổ chức thực hiện có hiệu quả (effective controls) các quy định của pháp luật./.

---

<sup>7</sup> **Article 10 Fees and charges**

1. Fees and charges...shall **not exceed** the approximate cost of the service provided; and shall **not be calculated on an ad valorem basis**.

3. The information on fees and charges...shall include the **reason** for the fee or charge for the service provided, the **responsible authority**, the **fees and charges** that will be applied, and **when** and **how** payment is to be made.