

One Asia Lawyers ニュースレター

2018年：新年特別号

ベトナム

■ベトナムにおける自動車関連事業の条件に関する規定

1 規則の概要

ベトナム政府は 2017 年 10 月 17 日、自動車の生産、組立、輸入及び保証、メンテナンスサービス事業を営むための要件を定めた政令 Decree 116/2017/ND-CP 号を公告しました。

本政令は公告日から発効し、現在ベトナムで活動している自動車メーカーは発効日から 18 カ月以内に、ベトナム国内への自動車の輸入者は 2018 年 1 月 1 日から本政令に従うよう規定されています。

本政令は、(I)総則、(II)生産・組立条件、(III)輸入事業条件、(IV)保証・メンテナンスサービス事業条件、(V)これらの事業活動に対する国家管理、(VI)施行条項の計 6 章 33 条及び附属書 I：生産・組立企業の物理的施設に関する最低要件、附属書 II：各事業活動に関連する申請書・許可書・報告書類の雛形で構成されています。



2 規則公告の背景

ベトナムでは従来、法律、政令、通達、その他関係機関や地方が出す様々な文書によって各事業を営むための要件が定められていましたが、2014 年改正の新投資法に伴い、事業要件は法律や政令でしか定めることができなくなりました。そのため省庁や地方が通達等の形式で出していた各種要件が 2016 年 7 月 1 日をもって基本的に撤廃され、その後政令として再整備されています。

もともと投資法で定める「条件付業種」でなかった自動車の生産・組立・輸入は 2016 年 11 月の法改正で 2017 年 7 月 1 日から条件付業種に加えられ、今回の政令はこの条件を定めたものになります。

なお自動車の輸入に関しては、それまで 2011 年の商工省通達で規制されており、これが 2016 年 7 月 1 日を持って失効したはずという議論もあり、規則が不明瞭な状況が続いていました。

3 規則の主なポイント

・自動車の生産・組立

生産・組立事業では主に次の要件を満たす必要があります（第 7 条）。

・物理的施設：

a) 本政令附属書 I の要求をクリアした工場、組立ライン、溶接ライン、塗装ライン、品質検査ライン、テストコースの合法的使用权を保有すること

b) 企業が所有する、又は賃貸する、又は企業の正規ディーラーシステムに属する、本政令の規則をクリアした保証・メンテナンス施設を保有すること

・生産・組立ラインの技術的責任者が機械又は自動車分野の学士号以上の最終学歴を保有し、自動車の生産・組立分野で少なくとも 5 年以上の経験を保有すること

申請は、附属書 II の雛形に従い設備一覧や生産エリアの説明・設計書、技術的責任者の資格証明書、保証・メンテナンス施設を証明する書類等を提出します。

また、生産・組立条件を満たすことの証明書が発行された企業は商工省が 24 カ月おきに定期検査することになっており、自動車メーカーは毎年 1 月 30 日までに生産・組立状況を商工省に定期報告することになっています。

・自動車の輸入

輸入事業では新車と中古車についてそれぞれ規則が定められていますが、ここでは新車に絞って説明します。

輸入事業を営むには主に次の要件を満たす必要があります（第 14、15 条）。

- ・「企業」であること
- ・企業の所有する、又は賃貸する、又は企業の正規ディーラーシステムに属する本政令の規定を満たす保証・メンテナンス施設を保有すること
- ・外国の自動車メーカーに代わってベトナム国内での輸入車のリコールを実施する権限を保有すること

一方、今回の政令で企業が頭を抱えているのが、後述しますが、輸入車の品質保証面で求められている、外国所管機関が発行する輸入車の「型式品質証明書」¹(写し)と、輸入ロット毎(ひとつの輸入申告書を1ロットとする)に各型式を代表する実物車両が排ガス及び安全技術品質検査を受けなければならない、という規則です(第6条)。

・保証、メンテナンス

保証、メンテナンス事業を営むには、主に次の要件を満たす必要があります(第21条)。

- ・施設が企業の合法的使用権を持つ土地に建設されていること
- ・車両の引受け、引渡し、メンテナンス、修理、出荷検査、管理室、部品庫、洗車場の各区画があること
- ・自動車の保証、メンテナンス業に必要な用具・設備が揃っていること
- ・エンジンや車両の技術的状态を診断する設備があること
- ・保証、メンテナンス業に必要な人材、品質管理システムを保有すること
- ・国内/外国自動車メーカーが保証・メンテナンスに必要な部品の供給や技術的サポートを行うことを約束していること

4 企業の反応

今回の政令に関しては、特に輸入では規則適用まで2か月半程度しかなく、実際の手続きにあたって具体的に求められる証明書が不明瞭なことから、各社が輸入計画を一時延期するなどの対応をしていると報道されています。

例えば、「型式品質証明書」が各国では基本的に国内向けの車両にしか発行されず、輸出向けには発行されない類のものである²、従来は同型車両であれば1度の検査で済んだものが、今回は1ロットごとに1台を検査に出さなくてはならないといった問題が指摘されています。

メーカーも適用までに1年半の猶予はありますが、テストコースが新規則では800mと定められ、現状各メーカーでこれをクリアしている例は少ないとされており、施設拡充を進めていく必要があります。

5 ベトナムにおける規則制定の課題・注意点

ベトナムでは通常、国会で「法律」(Luat/Law)が制定され、その下位規則として政府によって「政令」(Nghi Dinh/Decree)が公告され、その政令の施行ガイドラインとなる「通達」(Thong Tu/Circular)が関係省庁より出されて本格運用となりますが、本政令でも見られるように規則適用までに十分な時間が無いことが多くあります。また、本政令のガイドライン通達も12月末に出るという報道がありますが、本原稿執筆時点では存在が確認できません。

¹ 本政令には英訳が併記されていないためベトナム語からの直訳に近い形で記載。2014年に公告されている乗用車の条件について定めた交通運輸省通達 86/2014/TT-BGTVT 号では同種名称の書類について「Type Approval Certificate」との英訳が併記されている。

² 企業の反発を受け、後日、交通運輸副大臣が「生産国の所管機関による手続きを強制しておらず、通達では、国際協定に基づき政府が認めたその他機関等を認める形で規定する」と説明したと報道されている。

<http://xe.baogiaothong.vn/mo-rong-doi-tuong-cap-giay-chung-nhan-chat-luong-kieu-loai-o-to-d236474.html>