

Pháp luật và thực tiễn hoạt động cung ứng dịch vụ vận tải taxi công nghệ

Laws and practice of providing transportation services technology taxi

Phạm Thị Cẩm Vân^{1,2*}

¹Trường Đại học Mở Thành phố Hồ Chí Minh, Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

²Công ty Cổ phần Tập đoàn Mai Linh, Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

*Tác giả liên hệ, Email: vanptc.188@ou.edu.vn

THÔNG TIN

DOI:10.46223/HCMCOUJS.
proc.vi.17.3.2488.2022

Ngày nhận: 27/09/2022

Ngày nhận lại: 09/11/2022

Duyệt đăng: 10/11/2022

Từ khóa:

công nghệ thông tin; dịch vụ vận tải; quy định pháp lý; taxi công nghệ; tiện ích

Keywords:

information technology; transportation service; legal regulation; technology taxi; benefit

TÓM TẮT

Sự ra đời của dịch vụ vận tải taxi công nghệ đã mang đến những tiện ích đáng kể cho người sử dụng. Do là một dịch vụ mới xuất hiện với cơ chế hoạt động hoàn toàn mới mẻ, cho nên trong thời gian đầu hoạt động xảy ra hiện tượng thiếu đồng bộ giữa các quy định pháp lý và thực tiễn hoạt động dịch vụ vận tải taxi công nghệ. Bằng phương pháp như phân tích, tổng hợp; lịch sử; so sánh, bài viết đã khái quát được thực tiễn hoạt động và phát triển loại hình taxi công nghệ tại Việt Nam trong thời gian qua, đánh giá được ưu nhược điểm của loại hình dịch vụ này, chỉ ra được những ưu điểm và những bất cập trong các văn bản quy định pháp lý liên quan đến việc quản lý loại hình taxi công nghệ trong giai đoạn thí điểm và giai đoạn sau khi có nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020), đề xuất được một số giải pháp để hoàn thiện quy định pháp luật về dịch vụ vận tải công nghệ tại Việt Nam.

ABSTRACT

The introduction of technology taxi transport services has brought significant benefits to users. Due to being a new service with a completely new operating mechanism, during the initial pilot period from, there have been many disagreements between legal regulations and the practice of operating technology taxi transport services. By measurements such as analysis, synthesis, history, and comparison, the article has shown the practice of mechanism and development of technology taxi transport services in Vietnam recently, accessed advantages and disadvantages of these services, demonstrate the benefits and drawbacks of a relevant legal framework to management of technology taxi transport during practice and after 10/2020/ND-CP (Chính phủ, 2020), the proposal of solutions to improve the legal framework of technology taxi transport service in Vietnam.

1. Giới thiệu

Sự bùng nổ của công nghệ thông tin đã làm thay đổi phương thức và định hình lại thị trường trong nhiều lĩnh vực kinh doanh, trong đó có lĩnh vực vận tải. Hoạt động cung ứng dịch vụ vận tải ứng dụng công nghệ thông tin hay còn gọi là dịch vụ vận tải taxi công nghệ, bao gồm tất cả các hoạt động nhằm điều phối hoạt động cung ứng dịch vụ vận tải ứng dụng công nghệ thông tin thì gọi chung là hoạt động cung ứng dịch vụ vận tải ứng dụng công nghệ thông tin. Trước đây dịch vụ vận tải taxi thông thường phải đáp ứng đủ điều kiện, tiêu chuẩn kinh doanh vận tải theo quy định của pháp luật, phải thông qua công ty có tư cách pháp nhân, có trụ sở hoạt động, có quy định về đồng phục, tài xế, màu sơn xe thống nhất trên toàn hệ thống và phải đăng ký với

ơ quan nhà nước, phải có logo nhãn hiệu hộp đèn để nhận diện thương hiệu; thông thường khách hàng phải đặt dịch vụ thông qua trung gian là tổng đài, thời gian chờ đợi lâu. Chính vì chi phí vận hành bộ máy quá lớn để quản lý loại hình dịch vụ này, dẫn đến giá thành dịch vụ cao.

Hiện nay, sự phát triển của dịch vụ vận tải taxi công nghệ đã giúp kết nối nhanh chóng người có xe với người có nhu cầu sử dụng dịch vụ trực tiếp, thông qua các ứng dụng tiện ích với giá thành rẻ hơn so với loại dịch vụ vận tải truyền thống. Hành khách có thể biết trước được thông tin về tài xế và phương tiện, biết trước được giá cước. Sự ra đời của dịch vụ vận tải taxi công nghệ đã mang đến những tiện ích đáng kể cho người sử dụng, làm thay đổi diện mạo ngành kinh doanh vận tải. Mặt khác, loại hình dịch vụ này cũng tạo nên sức ép rất lớn đối với dịch vụ vận tải taxi truyền thống. Trong khi dịch vụ vận tải taxi truyền thống phải chịu nhiều ràng buộc về quy định của pháp luật về điều kiện kinh doanh taxi, tốn chi phí vận hành bộ máy lớn dẫn đến việc cạnh tranh không công bằng.

Ngày 17/01/2020 Chính phủ ban hành Nghị định số 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Nghị định mới này đã nêu rõ các khái niệm về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, và nghị mới cũng có những điều chỉnh nhất định đặc biệt nghị định cũng đã đưa ra một số quy định mới về quản lý hoạt động dịch vụ vận tải công nghệ. Song nghị định mới vẫn chưa toàn diện, vẫn chưa rõ ràng trong việc quản lý nhà nước đối với loại hình dịch vụ vận tải công nghệ này.

Do đó bài viết mong muốn tìm ra giải pháp thực sự hiệu quả, cho việc quản lý loại hình cung ứng dịch vụ vận tải taxi công nghệ này. Qua đó nhằm mục đích tận dụng được những tiện ích mà công nghệ thông tin mang lại và đồng thời tạo ra sự cạnh tranh công bằng giữa dịch vụ vận tải taxi truyền thống và dịch vụ vận tải taxi công nghệ.

2. Cơ sở lý thuyết

Dịch vụ vận tải taxi công nghệ giúp kết nối nhanh chóng người có xe với người có nhu cầu sử dụng dịch vụ trực tiếp thông qua các ứng dụng tiện ích. Khi người sử dụng dịch vụ có nhu cầu di chuyển, thì đầu tiên họ phải cài đặt ứng dụng của các hãng taxi công nghệ trên phần mềm điện thoại hoặc các thiết bị điện tử thông minh. Khi mở ứng dụng công nghệ trên điện thoại, thì ứng dụng này sẽ định vị vị trí của khách hàng, khách hàng chỉ cần nhập vào vị trí muốn đến, lựa chọn loại xe, nếu đồng ý giá cước mà các hãng taxi công nghệ đã tính toán hiển thị trên ứng dụng, thì ứng dụng sẽ lựa chọn ngẫu nhiên một phương tiện gần nhất với khách hàng. Khi đã kết nối với ứng dụng thành công, khách hàng sẽ nhận được thông tin cơ bản về tài xế và xe như: Họ tên, loại xe, biển số xe, màu xe, ... Nếu đồng ý chấp nhận, tài xế sẽ liên lạc để xác nhận địa điểm chính xác của khách hàng và đến tận nơi đón, cả ứng dụng của khách hàng và tài xế đều hiện chỉ dẫn đường trong suốt chuyến đi. Giá dịch vụ khách hàng phải trả chỉ căn cứ vào vị trí điểm đầu - điểm cuối và sẽ không thay đổi dù tài xế có thể lựa chọn các lộ trình khác nhau. Kết thúc chuyến đi, khách hàng chỉ cần trả bằng đúng số tiền mà các hãng taxi công nghệ đã tính toán khi đặt chuyến đi trên ứng dụng.

Sau khi sử dụng dịch vụ, người sử dụng dịch vụ có thể đánh giá chất lượng dịch vụ bằng hình thức chấm điểm và để lại ý kiến nhận xét về chuyến đi, để những khách hàng sau có thể biết trước độ tin cậy của tài xế lựa chọn. Với lợi thế về công nghệ, minh bạch lộ trình và chi phí rẻ, liên tục khuyến mại cho khách hàng và tặng thưởng cho tài xế, ... là những chiêu thức mà các hãng taxi công nghệ đã áp dụng thành công - yếu tố chính giúp các ứng dụng gọi xe này đánh bại những ông lớn dịch vụ vận tải truyền thống trong cuộc chiến giành thị phần.

3. Phương pháp nghiên cứu

Bài viết sử dụng các phương pháp: Phương pháp phân tích, tổng hợp: Tổng hợp tài liệu, các bài báo, thực tiễn để phân tích đánh giá hiệu quả điều chỉnh của pháp luật đối với hoạt động cung ứng dịch vụ vận tải công nghệ. Bên cạnh đó, cũng phân tích các quy định pháp luật điều chỉnh hoạt động cung ứng dịch vụ vận tải taxi công nghệ. Phương pháp lịch sử: Nghiên cứu về

quá trình từ khi loại dịch vụ vận tải công nghệ này xuất hiện ở Việt Nam đến hiện tại, bên cạnh đó là các quy định pháp luật điều chỉnh hoạt động dịch vụ vận tải taxi công nghệ từ khi thí điểm đến nay. Phương pháp so sánh được sử dụng trong nội dung nghiên cứu các nghị định, thông tư trước và sau khi dịch vụ vận tải công nghệ ra đời, nhằm tìm ra những giải pháp cho Việt Nam.

4. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

4.1. Thực trạng hoạt động dịch vụ taxi công nghệ

Từ chỗ chỉ có Grab và Uber tham gia đề án theo Quyết định số 24/QĐ-BGTVT (Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2016) năm 2016 với phạm vi hoạt động tại 04/05 tỉnh thành phố được cấp phép là Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Khánh Hòa và Quảng Ninh, đến nay thị trường gọi xe công nghệ đã có sự phát triển rất nhanh chóng và lớn mạnh về năng lực phục vụ của hàng trăm nghìn phương tiện, tài xế cho các hãng gọi xe công nghệ.

Sau 07 năm phát triển, thị trường gọi xe trực tuyến Việt Nam đã có sự bùng nổ với hơn 20 nền tảng khác nhau ra đời như: Grab, Uber, Gojeck, Be, Vato, Mailinh Car, MyGo, FastGo, viApp, GV Asia, ... Đến nay, có khoảng 67,000 xe taxi, 90,000 xe hợp đồng đã đăng ký kinh doanh và được cấp phù hiệu. Theo báo cáo của Google, Temasek và Brain & Company, với tốc độ tăng trưởng 38% quy mô thị trường gọi xe công nghệ tại Việt Nam có thể đạt 04 tỷ USD vào năm 2025 đã cho thấy lĩnh vực này là vô cùng tiềm năng trong vài năm tới (Ha Thanh, 2021). Trên thực tế phần lớn thị phần trong nước đang phần lớn thuộc về các nền tảng ngoại. Trong đó Grab cung cấp dịch vụ cho 189 đơn vị vận tải (doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải) với 44,653 xe ô tô hoạt động kinh doanh vận tải ứng dụng hợp đồng điện tử (Trong Dai, 2019).

Tuy nhiên đến tháng 04/2018, Uber đã ngừng hoạt động tại Việt Nam bằng việc rút khỏi thị trường Đông Nam Á và đổi lấy 27.5% cổ phần của Grab. Từ đây, thị trường gọi xe công nghệ Việt Nam trở nên sôi động với nhiều cái tên mới như Goviet, Be, FastGo, Vato, Aber, MyGo, TADA, Go-ixe, Xelo, Ahamo, ...

4.2. Đánh giá những quy định pháp luật và thực tiễn hoạt động dịch vụ taxi công nghệ trong giai đoạn thí điểm từ ngày 19/10/2015 đến ngày 01/04/2020

Để có được sự phát triển mạnh mẽ, các hãng taxi công nghệ đã nhận được sự chấp nhận và khuyến khích phát triển từ chính sách pháp luật của cơ quan nhà nước Việt Nam. Ngày 07/01/2016, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 24/QĐ-BGTVT (Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2016), ban hành kế hoạch thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng. Theo Quyết định này (Điểm 1 Mục VI trong Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2016): “Doanh nghiệp, hợp tác xã tham gia thí điểm phải chấp hành đầy đủ các quy định của Nghị định 86/2014/NĐ-CP, Thông tư 63/2014/TT-BGTVT các quy định pháp luật khác có liên quan và quy định tại Quyết định này.” Vì vậy, hoạt động của các hãng taxi công nghệ sẽ chịu sự điều chỉnh pháp lý của Nghị định 86/2014/NĐ-CP (Chính phủ, 2014) quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, Thông tư 63/2014/TT-BGTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

Quyết định 24/QĐ-BGTVT ngày 07/01/2016 (Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2016) đã định danh những doanh nghiệp cung cấp dịch vụ gọi xe trên nền tảng số mới là đơn vị cung cấp dịch vụ ứng dụng khoa học. Nếu các hãng xe truyền thống hiện nay cũng có những trang gọi xe của mình như Mai Linh, Vinasun, ... đang hoạt động thì cũng chỉ là một dạng tổng đài của họ. Nhưng với các hãng taxi công nghệ, thì có hai phần qua ứng dụng của họ: thứ nhất là sự kết hợp chặt chẽ giữa phần mềm công nghệ thông tin và kinh doanh taxi, là sự hợp tác kinh doanh, là một mô hình kinh doanh; Thứ hai, các hãng taxi công nghệ trực tiếp tổ chức kinh doanh và kết nối với cá nhân, không qua doanh nghiệp dịch vụ vận chuyên hành khách theo hợp đồng. Vì vậy, mô hình kinh doanh này không hẳn là dịch vụ kinh doanh taxi, cũng không hẳn là dịch vụ vận tải hành khách theo hợp đồng theo cách phân loại tại Nghị định số 86/2014/NĐ-CP (Chính phủ, 2014). Quyết định

24 chưa giải quyết được vấn đề pháp lý Grab, Uber có phải doanh nghiệp vận tải hay không.

Địa vị pháp lý để các đơn vị kinh doanh vận tải được tham gia thí điểm phải là doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải. Hợp tác xã vận tải phải quản lý kinh doanh vận tải, quản lý lái xe kinh doanh vận tải, xây dựng và áp dụng tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ theo tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải hành khách, nhưng thực tế cho thấy nhiều hợp tác xã được lập ra chỉ nhằm mục đích làm trung gian dịch vụ, bán phù hiệu vận tải, một số hợp tác xã hiện nay chủ yếu lo thủ tục cho các xã viên, cung cấp phù hiệu vận tải, phù hiệu xe hợp đồng, đăng ký tuyến, ... Các hợp tác xã sẽ “lo” giấy tờ cho xã viên, bù lại xã viên ngoài những khoản phí bắt buộc theo quy định, sẽ phải nộp thêm những khoản phí để hợp thức hóa giấy tờ. Trong khi mọi hoạt động kinh doanh của tài xế đều thông qua ứng dụng gọi xe, nên mối liên hệ giữa các xã viên với các hợp tác xã vận tải gần như không có. Bản thân các hợp tác xã cũng thừa nhận rằng loay hoay trong việc quản lý các xã viên của mình - theo ông Nguyễn Xuân Tuấn chủ tịch liên hiệp hiệp tác xã, một tổ chức mới được thành lập từ tháng 06/2019 cho biết (Chu Duc & Tuan Linh, 2019). Chính vì vậy việc nâng cao chất lượng an toàn giao thông, ký hợp đồng lao động với người lao động tại hợp tác xã theo quy định vẫn bị buông lỏng, phải chăng hợp tác xã chỉ là tấm bình phong.

Nghị định 86/2014/NĐ-CP quy định đầy đủ, chi tiết đối với lái xe ô tô hoạt động kinh doanh vận tải, theo Khoản 1 Điều 11 của nghị định lái xe được bảo đảm đóng bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế bởi các đơn vị kinh doanh vận tải; được khám sức khỏe định kỳ, tập huấn về nghiệp vụ (Chính phủ, 2014). Tuy nhiên, trên thực tế thì những quyền này lại không được bảo đảm thực hiện. Cũng theo nghị định này tài xế phải được khám sức khỏe định kỳ, cấp giấy chứng nhận theo quy định của Bộ y tế. Quyết định 24 quy định đây là nhiệm vụ quản lý của các doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải, thực tế các hãng taxi công nghệ mới là đơn vị trực tiếp tiếp nhận, điều hành công việc và quản lý các tài xế qua chế độ thưởng, phạt, đánh giá. Nhưng các công ty cung cấp ứng dụng lại từ chối các quyền của người lao động cho tài xế taxi công nghệ, đẩy trách nhiệm quản lý cho đơn vị cung cấp dịch vụ, nghĩa vụ duy nhất của họ chỉ là kê khai danh sách đối tác (Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2016).

Nghị định 86/2014/NĐ-CP (Chính phủ, 2014) cũng đặt ra vấn đề giao kết hợp đồng lao động giữa tài xế và đơn vị kinh doanh vận tải. Nhưng tài xế của các hãng cung cấp ứng dụng đặt xe lại không được giao kết hợp đồng lao động mà chỉ là hợp đồng dịch vụ dân sự. Công ty cung cấp phần mềm cho rằng họ là đơn vị cung ứng phần mềm đặt xe mà không phải công ty vận tải, họ chỉ là trung gian cho tài xế sử dụng xe của mình, tài xế có quyền quyết định về thời gian làm việc của mình. Tuy nhiên, các hãng taxi công nghệ lại chính là phía quản lý việc đặt xe, định giá cước, chỉ định tài xế đón khách và quyết định phần trăm chiết khấu, có quyền trực xuất lái xe ra khỏi ứng dụng của mình. Tài xế chỉ được tham gia hợp đồng dịch vụ dân sự và không có hợp đồng lao động, không được tham gia bảo hiểm xã hội và bảo hiểm y tế, không được hưởng các phúc lợi xã hội, nằm ngoài sự bảo vệ của pháp luật lao động.

Các phương tiện tham gia mô hình thí điểm xe hợp đồng điện tử phải có phù hiệu “xe hợp đồng” và đăng kí số hiệu theo quy định tại Điều 44 quy định đối với xe ô tô vận tải hành khách theo hợp đồng Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT. Theo đó tên và số điện thoại của đơn vị kinh doanh vận tải ở phần đầu mặt ngoài hai bên thân xe hoặc hai bên cánh cửa xe; có phù hiệu “xe hợp đồng” theo mẫu trong thông tư quy định (Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2014b). Nhưng trên thực tế hầu hết các xe taxi công nghệ đều không thực hiện quy định. Chính vì vậy mà không nhận diện được các phương tiện kinh doanh loại hình này, không phân biệt được xe cá nhân với xe hoạt động kinh doanh vận tải. Dẫn đến tình trạng xe cá nhân trá hình tham gia các ứng dụng gọi xe, gây khó khăn cho công tác quản lý, tổ chức giao thông đô thị; không đảm bảo được tính cạnh tranh lành mạnh, công bằng trong hoạt động giao thông vận tải.

Nội dung hợp đồng điện tử được quy định cụ thể tại Quyết định số 24/QĐ-BGTVT (Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2016), muốn tham gia vào các phần mềm ứng dụng đặt xe thì các hợp tác xã, doanh nghiệp vận tải và khách hàng phải chấp nhận những điều khoản trong hợp đồng điện tử trên các thiết bị di động. Trong khi đó, tất cả các điều khoản, điều kiện áp dụng dịch vụ kết

nói, quyền lợi và trách nhiệm thì được các công ty, đơn vị cung cấp dịch vụ ứng dụng khoa học công nghệ đặt ra (Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2016).

Theo quy định của pháp luật Việt Nam, thì dịch vụ vận tải công nghệ là loại hình kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, thay vì hợp đồng truyền thống thì đây là hợp đồng điện tử. Nhưng nội dung hợp đồng điện tử cũng phải đáp ứng quy định tại Điều 7 kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng của Nghị định số 86/2014/NĐ-CP (Chính phủ, 2014) và Điều 44 quy định đối với xe ô tô vận tải hành khách theo hợp đồng, Điều 45 tổ chức và quản lý hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng trong Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT. Như vậy, nội dung hợp đồng điện tử cần có các nội dung cơ bản: thời gian thực hiện hợp đồng; địa chỉ nơi đi, nơi đến; hành trình xe chạy chiều đi và chiều về (trong đó phải ghi rõ điểm khởi hành, lộ trình, các điểm đón, trả khách trên cả hai chiều, điểm kết thúc hành trình); số lượng hành khách; giá trị hợp đồng; các quyền lợi của khách hàng và các dịch vụ phục vụ hành khách trên hành trình (Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2014b).

Tuy nhiên, trong các hợp đồng điện tử vận chuyên hành khách chỉ có điểm đón, điểm trả, hành trình xe, số tiền. Các vấn đề khác như quyền và nghĩa vụ của hai bên, phương thức giải quyết tranh chấp, các quyền quan trọng của hành khách như khiếu nại và bồi thường thiệt hại thì không được nhắc đến. Vì vậy các quy định này không giúp phân định được người chịu trách nhiệm với người tiêu dùng khi có tai nạn xảy ra với khách hàng. Có thể thấy rằng Quyết định số 24/QĐ-BGTVT (Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2016) chỉ là một văn bản pháp luật mang tính tạm thời, ứng phó với sự hoạt động tự phát của dịch vụ vận tải công nghệ.

Thông tư liên tịch số 152/2014/TTLT-BTC-BGTVT đã có quy định rất cụ thể về sự ổn định và tính minh bạch đối với giá cước vận chuyển hành khách (Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2014a). Trong Quyết định 24/QĐ-BGTVT (Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2016) trong phần V: nội dung công việc và trách nhiệm của các đơn vị tham gia đề án thí điểm, Grabcar cũng quy định đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng phải quy định rõ cách tính cước phí, địa bàn, thời gian mà giá cước có thể điều chỉnh. Chính vì, Grab, Uber nằm ngoài sự điều chỉnh của pháp luật, không có chế tài xử lý mà giá cước dịch vụ của hãng này có thể thay đổi hàng giờ, hàng ngày. Hãng tự đặt ra lý do bằng các yếu tố khách quan như thời tiết, giờ cao điểm, ngày lễ do đó, giá cước dịch vụ có thể tăng lên gấp ba, bốn lần bình thường. Chính điều này làm cho khách hàng và tài xế Grab, Uber là hoàn toàn thụ động. Trong khi đó dịch vụ vận tải truyền thống thực hiện đầy đủ nghĩa vụ thuế, chịu nhiều khoản phí, giá cước cần công khai và chịu sự quản lý của các Sở Giao thông vận tải tại địa phương; việc điều chỉnh giá cước khá khó khăn, cần phải có thời gian nhưng ngược lại Grab, Uber không phải chịu nhiều chi phí quản lý nên tự do “làm giá” khiến dịch vụ vận tải truyền thống khó mà cạnh tranh được.

Do có nhiều bất cập trong các quy định pháp lý về quản lý trong giai đoạn thí điểm cho nên đã xảy ra nhiều trường hợp khiếu kiện giữa taxi truyền thống và taxi công nghệ. Đỉnh điểm của mâu thuẫn chính là vụ Vinasun khởi kiện Grab đòi bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng với số tiền lên tới hơn 41.2 tỷ đồng. Hãng Vinasun cho rằng, họ bị thiệt hại ngoài hợp đồng với khoản lợi nhuận sụt giảm trong năm 2016 và nửa đầu năm 2017, hình thức mà Vinasun yêu cầu GrabTaxi thực hiện là bồi thường một lần. Tháng 10/2017, nhiều tài xế xe Vinasun đã dán biểu ngữ ở đuôi xe với dòng chữ, “Yêu cầu Uber và Grab phải tuân thủ pháp luật Việt Nam” và “Đề nghị dừng thí điểm Grab và Uber vì quá nhiều bất công về điều kiện kinh doanh.” Chưa tới mức phải ra toà, chính vì vậy mà Hiệp hội Taxi Hà Nội đã có bản kiến nghị về việc dừng khẩn cấp kế hoạch thí điểm các loại xe hợp đồng điện tử kiểu Grab, hay Uber do gây “bất an” cho xã hội khi số lượng xe đã lên đến hơn 50,000 chiếc, theo cách họ gọi là “phá vỡ mọi quy hoạch.” Đáp lại, Grab lý giải họ chỉ thực hiện theo đề án thí điểm của Bộ GTVT và vi phạm (nếu có) thuộc về thẩm quyền xử lý của cơ quan chức năng, cũng như không phải là nguyên nhân khiến lợi nhuận của Vinasun sụt giảm (Dong Son, 2019).

Ngày 11/02/2022 Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 146/QĐ-BGTVT dừng Kế hoạch thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động

vận tải hành khách theo hợp đồng đối với các hãng taxi công nghệ (Bộ giao thông vận tải (BGTVT), 2020). Kể từ đây, việc quản lý loại hình dịch vụ vận tải ứng dụng công nghệ thông tin được thực hiện theo Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) của Thủ tướng Chính phủ.

4.3. Đánh giá những quy định pháp luật và thực tiễn hoạt động dịch vụ taxi công nghệ từ khi Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ban hành

Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) ra đời đã đáp ứng những yêu cầu cơ bản về quy định pháp lý trong kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô. Sau hơn 05 năm được ban hành và thực thi trong cuộc sống, Nghị định số 86/2014/NĐ-CP (Chính phủ, 2014) được thay thế bởi Nghị định số 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) nhằm tiếp tục quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô với tinh thần cải cách thủ tục hành chính, cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện kinh doanh, hướng tới mục tiêu cải thiện môi trường kinh doanh theo đúng yêu cầu của Chính phủ và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

Một loạt điều kiện kinh doanh đã được rà soát cắt giảm, đơn giản hóa, ví dụ như: những quy định về tuân thủ pháp luật chung (lái xe không phải là người đang trong thời gian bị cấm hành nghề theo quy định của pháp luật; xe ô tô phải bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; nơi đỗ xe phải đảm bảo các yêu cầu về an toàn giao thông, phòng chống cháy nổ và vệ sinh môi trường theo quy định của pháp luật, ...); quy định không đảm bảo tính khả thi (niên hạn dành riêng xe taxi đăng ký hoạt động tại đô thị đặc biệt);

Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) đã hoàn thiện quy định, để phân định rõ giữa khái niệm đơn vị kinh doanh vận tải (Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, là việc thực hiện ít nhất một trong các công đoạn chính của hoạt động vận tải trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe hoặc quyết định giá cước vận tải để vận chuyển hành khách, hàng hóa trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi) và đơn vị chỉ cung cấp phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải (không trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe; không quyết định giá cước vận tải).

Như vậy, các đơn vị cung cấp phần mềm kết nối vận tải như hiện nay hoàn toàn chủ động lựa chọn hình thức kinh doanh phù hợp với đơn vị mình, để đảm bảo thực hiện đúng quy định (có thể lựa chọn là đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải hoặc là đơn vị vận tải). Đây là quy định rất mở, để đơn vị tự lựa chọn và xác định hoạt động kinh doanh của mình phù hợp với các điều kiện kinh doanh của Nghị định.

Ví dụ: chiếu theo quy định như trên, thì các đơn vị cung cấp phần mềm kết nối vận tải hiện nay nếu thực hiện các công đoạn (trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe hoặc quyết định giá cước vận tải), thì sẽ là phải đăng ký kinh doanh vận tải, hoạt động theo những quy định về điều kiện kinh doanh vận tải và chịu trách nhiệm trước pháp luật với tư cách là đơn vị kinh doanh vận tải. Còn nếu đơn vị chỉ cung cấp phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải (không trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe; không quyết định giá cước vận tải), phải chấp hành các quy định tại khoản 1 Điều 35 của Nghị định số 10; Bộ Thông tin và Truyền thông sẽ chủ trì, phối hợp cùng Bộ Công thương, Bộ Công an và Bộ GTVT quản lý và hướng dẫn đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải quy định tại điều 35.

Nghị định số 10 đã bổ sung hoặc điều chỉnh một số nội dung quy định nhằm xử lý hiệu quả hơn tình trạng “xe dù, bến cóc” và “xe hợp đồng hoạt động trá hình xe tuyến cố định”, cụ thể như sau: Không chỉ với xe taxi, Nghị định cũng không bắt buộc xe hợp đồng điện tử phải gắn hộp đèn trên nóc xe mà chỉ yêu cầu dán phù hiệu phản quang bên trong xe. Cụ thể, tại điểm a Điều 7, xe hợp đồng phải có phù hiệu “XE HỢP ĐỒNG” và được dán cố định phía bên phải mặt trong kính trước của xe; phải được niêm yết các thông tin khác trên xe.

Bên cạnh đó Nghị định số 10 đã bổ sung nội dung quy định lắp camera trên xe ô tô kinh doanh vận tải, cụ thể: Theo quy định tại khoản 2 Điều 13 và khoản 2 Điều 14 của Nghị định số 10 thì trước ngày 01 tháng 07 năm 2021, xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách có sức chứa từ 09 chỗ (kể cả người lái xe) trở lên, xe công-ten-nơ, xe đầu kéo phải lắp camera đảm bảo ghi, lưu trữ hình

ảnh trên xe (bao gồm cả lái xe và cửa lên xuống của xe) trong quá trình xe tham gia giao thông. Dữ liệu hình ảnh từ camera sẽ được cung cấp cho cơ quan Công an, Thanh tra giao thông và cơ quan cấp giấy phép, bảo đảm giám sát công khai, minh bạch.

Việc lắp đặt camera theo dõi, giám sát, phát hiện, ghi nhận các hành vi vi phạm quy định pháp luật của người lái xe trong quá trình điều khiển phương tiện tham gia giao thông (*ví dụ: ngủ gật hoặc mất tập trung khi lái xe, sử dụng điện thoại khi lái xe, chở quá số người quy định, có hành vi cư xử thiếu văn hóa với hành khách, lái xe quá thời gian quy định, các tình huống bất thường khác, ...*) giúp đơn vị kinh doanh vận tải kịp thời nhắc nhở, cảnh báo, ngăn ngừa lái xe vi phạm đồng thời giúp cơ quan chức năng có căn cứ để xử lý các hành vi vi phạm của người lái xe và đơn vị kinh doanh vận tải, qua đó nâng cao chất lượng dịch vụ của hoạt động kinh doanh vận tải hành khách và nâng cao hiệu quả bảo đảm trật tự an toàn giao thông và an ninh trật tự trong lĩnh vực vận tải ô tô.

Có rất nhiều ý kiến cho rằng, nên cấm hộ kinh doanh cá thể với lý do khó quản lý phương tiện, tài xế và thuế. Thế nhưng hộ cá thể có quyền tự do kinh doanh, tham gia vào hoạt động kinh Nghị quyết số 10 năm 2017 của Bộ chính trị về phát triển kinh tế tư nhân (Ban Chấp hành Trung ương (BCHTW), 2017). Cho nên nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) cho phép hộ kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được tham gia mô hình xe hợp đồng là một sự thay đổi lớn.

Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đều phải đăng ký mã số thuế tại địa phương, hóa đơn mỗi cuộc xe đều được chuyển về cho cơ quan quản lý thuế kê cả hóa đơn điện tử. Từ đó đảm bảo được nghĩa vụ thuế của các doanh nghiệp vận tải được quản lý, tạo sự công bằng giữa các loại hình kinh doanh vận tải trên thị trường.

Trong tất cả các ưu điểm của Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020), tác giả nhận thấy ưu điểm lớn nhất, đó chính là đã đưa ra một khung pháp lý bảo vệ người tiêu dùng và tài xế lái xe. Trong suốt khoảng thời gian dài thí điểm, hoạt động quyền và lợi ích hợp pháp của khách hàng và tài xế dịch vụ vận tải công nghệ bị bỏ ngỏ, thậm chí giữa các hãng taxi công nghệ và nhà cung cấp dịch vụ đùn đẩy cho nhau, thì trong nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) đã quy định chặt chẽ, chỉ rõ chủ thể phải chịu trách nhiệm, thậm chí trong trường hợp hai đơn vị kinh doanh vận tải hợp tác thì trong hợp đồng hợp tác phải thỏa thuận rõ bên chịu trách nhiệm với khách hàng và tài xế. Có nghĩa là các quyền của người lao động, được bảo đảm cho lái xe taxi công nghệ và sự an toàn của hành khách được đặt lên hàng đầu, quy định phương án xử lý khiếu nại, bồi thường thiệt hại cho hành khách.

Bên cạnh những ưu điểm mang lại thì Nghị định số 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) cũng còn tồn tại một số hạn chế, bất cập điển hình như:

Thông qua định nghĩa về kinh doanh vận tải trong Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) cũng có rất nhiều tranh cãi xảy ra, tuy nhiên tất cả đều phải đồng thuận rằng mô hình taxi công nghệ là một hình thức kinh doanh mới. Việc đặt cơ chế quản lý cũ cho một hình thái kinh doanh mới là không hợp lý, trong nền kinh tế hiện đại thì doanh nghiệp có xu hướng chuyên môn hóa, chỉ tập trung vào một hay một số công đoạn trong chuỗi cung cấp dịch vụ. Nhà nước đang ép các doanh nghiệp như Grab, Uber trở thành những doanh nghiệp công nghệ kiêm cả kinh doanh vận tải.

Nếu là kinh doanh vận tải thì Grab, Uber xứng đáng với một ngành nghề kinh doanh mới chẳng hạn như doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải, nhưng thay vì xây dựng chính sách quản lý mới cho ngành nghề kinh doanh mới, thì các cơ quan xây dựng chính sách của nhà nước đang chuyển dịch vụ vận tải công nghệ về loại hình kinh doanh vận tải có sẵn, là dịch vụ vận tải truyền thống và xe hợp đồng để thuận tiện cho việc quản lý. Qua đây, những quy định này cũng sẽ triệt tiêu những lợi ích mà những nền tảng dịch vụ vận tải công nghệ đem lại. Nếu trở thành taxi, taxi công nghệ sẽ giống với dịch vụ vận tải truyền thống, nếu lựa chọn trở thành xe hợp đồng, Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) có những quy định gò ép xe hợp đồng theo lối kinh doanh

vận tải truyền thống.

Tại Khoản 3 Điều 7 Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) quy định rõ “Đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và lái xe”:

a) Chỉ được ký hợp đồng vận chuyển với người thuê vận tải có nhu cầu thuê cả chuyến xe (bao gồm cả thuê người lái xe); chỉ được đón, trả khách theo đúng địa điểm trong hợp đồng vận chuyển đã ký kết;

b) Không được gom khách, đón khách ngoài danh sách đính kèm theo hợp đồng đã ký do đơn vị kinh doanh vận tải cung cấp; không được xác nhận đặt chỗ cho từng hành khách đi xe, không được bán vé hoặc thu tiền đổi với từng hành khách đi xe dưới mọi hình thức không được ấn định hành trình, lịch trình cố định để phục vụ cho nhiều hành khách hoặc nhiều người thuê vận tải khác nhau;

c) Không được đón, trả khách thường xuyên lặp đi lặp lại hàng ngày tại trụ sở chính, trụ sở chi nhánh, văn phòng đại diện hoặc tại một địa điểm cố định khác do đơn vị kinh doanh vận tải thuê, hợp tác kinh doanh;

d) Trong thời gian một tháng, mỗi xe ô tô không được thực hiện quá 30% tổng số chuyến của xe đó có điểm đầu trùng lặp và điểm cuối trùng lặp, phạm vi trùng lặp được tính tại một địa điểm hoặc tại nhiều địa điểm nằm trên cùng một tuyến phố (một tuyến đường), ngõ (hẻm) trong đô thị; việc xác định điểm đầu, điểm cuối trùng lặp được thực hiện thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe và hợp đồng vận chuyển đã ký kết (Khoản 3, Điều 7 trong Chính phủ, 2020).

Vậy câu hỏi đặt ra ở đây, là tại sao một chuyến xe lại chỉ có duy nhất một người thuê vận tải phải thuê cả một chuyến xe, hợp đồng và trong trường hợp này là hợp đồng vận tải, thể hiện sự thỏa thuận ý chí giữa các bên. Quy định như vậy sẽ hạn chế quyền dân sự của hành khách muốn đi chung xe để chia sẻ chi phí, hạn chế quyền tự do của doanh nghiệp trong thiết kế các hình thức kinh doanh mà Hiến pháp và pháp luật không cấm, trong khai thác những tuyến đường có lợi thế kinh doanh và đã xâm phạm đến quyền tự do hợp đồng, thỏa thuận của các chủ thể. Do vậy, những quy định trên ra đời để bảo vệ dịch vụ vận tải truyền thống và xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định.

Quy định về hợp đồng điện tử, yêu cầu đơn vị kinh doanh theo hợp đồng trước khi vận chuyển hành khách, phải cung cấp thông tin đầy đủ các nội dung tối thiểu của hợp đồng vận tải đến Sở giao thông vận tải, nơi cấp giấy phép, qua văn bản hoặc thư điện tử. Khi thực hiện vận chuyển hành khách, phải thông báo nội dung của hợp đồng điện tử trước khi vận chuyển; phải có thiết bị để truy cập vào nội dung hợp đồng và danh sách hành khách. Quy định trên không mới, đã áp dụng với xe hợp đồng bằng văn bản, tuy nhiên thực tế nó đã gây ra rất nhiều những vướng mắc, bức xúc từ các doanh nghiệp. Thời gian và chi phí tuân thủ quá lớn, yêu cầu áp dụng với mỗi chuyến xe là không hợp lý, bởi khối lượng thủ tục hành chính lớn và bản thân các cơ quan quản lý nhà nước cũng không đủ nguồn lực, để kiểm soát thông tin của tất cả các chuyến xe.

Bên cạnh đó, cơ quan quản lý cũng đề xuất quy định trong thời gian một tháng, xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi, xe ô tô sử dụng hợp đồng vận tải hành khách dưới 09 chỗ phải có thời gian hoạt động tại địa phương nơi cấp phù hiệu tối thiểu 70% tổng thời gian hoạt động trong tháng, xác định thời gian hoạt động được thực hiện thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình. Nhưng quy định này và con số 70% thời gian hoạt động liệu có cứng nhắc và máy móc, có đảm bảo rằng áp dụng được trong thực tiễn hay không? Mô hình kinh tế chia sẻ tạo ra những phương thức kinh doanh mới, mà ở đó xe và dịch vụ di chuyển được chia sẻ cho nhiều người sử dụng trên thị trường thông qua việc sử dụng các nền tảng số của Grab, Uber. Lợi ích lớn nhất trong kinh tế chia sẻ, là tiết kiệm tài nguyên và giảm chi phí trong giao dịch, kết quả là người tiêu dùng được hưởng lợi từ dịch vụ giá rẻ và hiệu quả kinh doanh trong ngành vận tải cũng tăng lên.

Nếu chọn mô hình kinh doanh vận tải taxi, thì trước 01/04/2020 sẽ phải xin cấp lại phù

hiệu xe taxi để hoạt động kinh doanh theo quy định. Tuy nhiên, việc chuyển đổi xe hợp đồng điện tử dưới 09 chỗ sang loại hình xe taxi sẽ không dễ dàng, tính khả thi không cao vì bản thân năm địa phương thuộc diện thí điểm taxi công nghệ lâu nay đều đã rơi vào tình trạng quá tải số lượng taxi.

Quan điểm của Bộ Giao thông vận tải cho rằng, hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng vận tải điện tử có nhiều điểm tương đồng so với các xe taxi. Do đó, cần có quy định chung để quản lý như nhau nhằm đảm bảo sự công bằng, công khai, minh bạch (Ha Chinh, 2018). Quan điểm trên có lẽ là chưa phù hợp, bởi lẽ các hãng như Grab, Uber cung cấp dịch vụ kết nối cho các tài xế và khách hàng, nhưng bên cung cấp dịch vụ trực tiếp lại có tính chất đa dạng, có thể là sử dụng xe riêng không khai thác hết công năng, hay có thể là nhà kinh doanh có tính chuyên nghiệp như các doanh nghiệp vận tải, thực tế khi không online, taxi công nghệ lại trở thành xe cá nhân bởi đây là loại hình kinh tế chia sẻ, qua ứng dụng đặt xe trên các thiết bị di động sử dụng, chia sẻ xe hay cuộc xe trở nên thuận tiện, nên chúng ta không thể nhìn nhận taxi công nghệ giống dịch vụ vận tải truyền thống.

5. Kết luận & gợi ý

5.1. Kết luận

Dịch vụ vận tải taxi công nghệ đã mang đến cho người tiêu dùng và thị trường vận tải nhiều lợi ích là không thể phủ nhận. Tuy nhiên, chính sự xuất hiện của dịch vụ vận tải taxi công nghệ, cũng đã và đang tạo ra hệ lụy về mặt kinh tế lẫn xã hội cho Việt Nam nói chung và các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải taxi truyền thống nói riêng.

Do là một dịch vụ mới xuất hiện với cơ chế hoạt động hoàn toàn mới mẻ cho nên trong thời gian đầu thí điểm (từ ngày 19/10/2015 đến 01/04/2022), đã nảy sinh rất nhiều bất cập giữa các quy định pháp lý và thực tiễn hoạt động dịch vụ vận tải công nghệ. Dẫn đến tình trạng khiếu kiện tranh chấp giữa các doanh nghiệp vận tải taxi truyền thống và doanh nghiệp dịch vụ vận tải taxi công nghệ, gây xáo trộn bất ổn thậm chí gây nên sự nghi ngờ về tính ưu việt của loại hình dịch vụ vận tải ứng dụng công nghệ.

Sự ra đời của Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, ngày 17/01/2020 và Nghị định 47/2022/NĐ-CP (Chính phủ, 2022) sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, về cơ bản đã đưa ra được những quy định cụ thể từ định nghĩa đến cơ chế quản lý loại hình dịch vụ taxi công nghệ, tạo hành lang pháp lý đồng bộ cho việc quản lý và định hướng phát triển loại hình dịch vụ vận tải ứng dụng công nghệ, ...và đảm bảo được sự công bằng giữa hai loại hình dịch vụ vận tải. Từ ngày có Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020), hầu như không còn hiện tượng khiếu kiện giữa hai loại hình dịch vụ vận tải taxi truyền thống và dịch vụ vận tải taxi công nghệ.

Mặc dù Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) và Nghị định 47/2022/NĐ-CP (Chính phủ, 2022) đã mang tính đột phá trong công tác quản lý dịch vụ vận tải, nhưng những quy định này vẫn cho thấy còn một số bất cập như sau: việc đặt cơ chế quản lý cũ cho một hình thái kinh doanh mới là không hợp lý, nhà nước đang ép các doanh nghiệp taxi công nghệ trở thành những doanh nghiệp công nghệ kiêm kinh doanh vận tải; Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) quy định chỉ được ký hợp đồng vận chuyển với người thuê vận tải có nhu cầu thuê cả chuyến xe, ... Quy định này sẽ dẫn đến hạn chế quyền dân sự của hành khách muốn đi chung xe để chia sẻ chi phí, hạn chế quyền tự do của doanh nghiệp trong thiết kế các hình thức kinh doanh mà Hiệp pháp và pháp luật không cấm, trong khai thác những tuyến đường có lợi thế kinh doanh và đã xâm phạm đến quyền tự do hợp đồng, thỏa thuận của các chủ thể; quy định về hợp đồng điện tử yêu cầu đơn vị kinh doanh theo hợp đồng, trước khi vận chuyển hành khách phải cung cấp đầy đủ nội dung tối thiểu của hợp đồng vận tải đến. Quy định này thực tế gây ra nhiều bức xúc, vướng mắc cho doanh nghiệp, thời gian và chi phí tuân thủ quá lớn, yêu cầu đối với mỗi chuyến xe là không

hợp lý, bởi khối lượng thủ tục hành chính lớn và bản thân các cơ quan quản lý cũng không đủ nguồn lực để kiểm soát thông tin của tất cả các chuyến xe, ...

5.2. Đề nghị

Thứ nhất, sửa đổi một phần quy định tại Điểm a Khoản 3 Điều 7 Nghị định 10/2020/NĐ-CP (Chính phủ, 2020) quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, ngày 17/01/2020 theo hướng “Đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và lái xe có thể được gom khách, đón khách do đơn vị kinh doanh vận tải cung cấp, xác nhận thông qua ứng dụng gọi xe”.

Thứ hai, sửa đổi quy định về hợp đồng điện tử, bằng cách tổng hợp sau đó cung cấp thông tin, dữ liệu thông qua văn bản hoặc thư điện tử cho cơ quan quản lý nhà nước một lần một tháng, để cơ quan quản lý nhà nước dễ kiểm soát tổng hợp, tránh tình trạng quá tải nguồn lực kiểm soát như quy định cũ. Cơ quan có thẩm quyền cần xây dựng một hệ thống máy chủ có liên kết trực tiếp với hệ thống xử lý thông tin của các công ty.

Thứ ba, bãi bỏ quy định trong thời gian một tháng, xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi, xe ô tô sử dụng hợp đồng vận tải hành khách dưới 09 chỗ phải có thời gian hoạt động tại địa phương nơi cấp phù hiệu tối thiểu 70% tổng thời gian hoạt động trong tháng, xác định thời gian hoạt động được thực hiện thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình.

Thứ tư, đề xuất bỏ quy định hợp tác xã trong hoạt động dịch vụ vận tải, nếu đưa hợp tác xã vào không những làm khó cho nhà nước, mà sự xuất hiện của hợp tác xã còn làm khó cho các công ty công nghệ.

Thứ năm, Nhà nước cũng cần triển khai việc thu thuế điện tử trực tiếp. Đối với mỗi cuộc xe mà khách hàng đã chi trả, hệ thống máy chủ của cơ quan có thẩm quyền sẽ tự động tính thuế, hoặc trừ trực tiếp ở tài khoản ngân hàng của doanh nghiệp và chuyển vào ngân sách Nhà nước. Các cơ quan chức năng sớm đề xuất Chính phủ ban hành nghị định quy định về hóa đơn điện tử, thanh toán không dùng tiền mặt.

Bộ Tài chính cần có giải pháp trong phương pháp tính thuế, thay cho phương pháp khoán thuế cho các hãng taxi công nghệ. Yêu cầu các hãng taxi công nghệ chia sẻ thông tin về giao dịch phục vụ cho việc thu thuế là việc các cơ quan quản lý cần làm.

Thứ sáu, tăng cường bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của khách hàng và tài xế taxi công nghệ. Tài xế và người tiêu dùng đều phải tạo tài khoản trên các ứng dụng kết nối vận tải, cung cấp đầy đủ thông tin cá nhân theo yêu cầu, tuân thủ những quy định riêng do chính những công ty cung cấp phần mềm ứng dụng vận tải đặt ra. Cần phải nâng cao tính bảo mật thông tin cá nhân, có những biện pháp răn đe, xử lý vi phạm pháp luật về những hành vi xâm phạm thông tin cá nhân bất hợp pháp.

LỜI CẢM ƠN

Cảm ơn PGS. TS. Dư Ngọc Bích đã có những hướng dẫn quý báu cho việc hoàn thành bài viết này.

Tài liệu tham khảo

Ban Chấp hành Trung ương (BCHTW). (2017). *Nghị quyết số: 10-NQ/TW ngày 03/06/2017 về phát triển kinh tế tư nhân trở thành một động lực quan trọng của nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa [Resolution No 10-NQ/TW dated June 3, 2017 on the development of the private economy become an important drive of the socialist original market economy]*. Truy cập ngày 26/08/2022 tại <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Doanh-nghiep/Nghi-quyet-10-NQ-TW-2017-phat-trien-kinh-te-tu-nhan-kinh-te-thi-truong-dinh-huong-xa-hoi-chu-nghia->

351478.aspx

- Bộ giao thông vận tải (BGTVT). (2014a). *Thông tư liên tịch số: 152/2014/TTLT-BTC-BGTVT ngày 15/10/2014 hướng dẫn thực hiện giá cước vận tải bằng xe ô tô và giá dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ [Joint Circular No 152/2014/TTLT-BTC-BGTVT dated October 15, 2014 providing guidance on auto transport fares and road transport support service charges]*. Truy cập ngày 26/08/2022 tại <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thuong-mai/Thong-tu-lien-tich-152-2014-TTLT-BTC-BGTVT-gia-cuoc-van-tai-xe-o-to-gia-dich-vu-ho-tro-van-tai-duong-bo-254963.aspx>
- Bộ giao thông vận tải (BGTVT). (2014b). *Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/11/2014 quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ [Circular No 63/2014/TT-BGTVT dated November 7, 2014 providing for operation and management of automobile transport and supporting services to road transport]*. Truy cập ngày 26/08/2022 tại <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Thong-tu-63-2014-TT-BGTVT-to-chuc-quan-ly-van-tai-hanh-khach-hang-hoa-bang-xe-o-to-dich-vu-ho-tro-van-tai-257149.aspx>
- Bộ giao thông vận tải (BGTVT). (2016). *Quyết định số 24/QĐ-BGTVT ngày 07/01/2016 ban hành kế hoạch thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng [Decision No 24/QĐ-BGTVT dated January 07, 2016 promulgate a pilot plan to deploy application of science and technology to support management and connection of passenger transport activities under contract]*. Truy cập ngày 26/08/2022 tại <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Cong-nghe-thong-tin/Quyết-dinh-24-QĐ-BGTVT-thi-diem-ung-dung-khoa-hoc-cong-nghe-quan-ly-van-tai-hanh-khach-theo-hop-dong-306217.aspx>
- Bộ giao thông vận tải (BGTVT). (2020). *Quyết định số 146/QĐ-BGTVT ngày 11/02/2020 dừng thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối vận tải hành khách theo hợp đồng [Decision No 146/QĐ-BGTVT dated February 11, 2020 stop piloting the application of science and technology to support the management and connection of passenger transport under contracts]*. Truy cập ngày 26/08/2022 tại <https://sgtvt.khanhhoa.gov.vn/Resources/Docs/146.Q%4%90-BGTVT.pdf>
- Chính phủ. (2014). *Nghị định 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô [Decree No 86/2014/ND-CP dated September 10, 2014 on business and conditions for transportation business by auto]*. Truy cập ngày 26/08/2022 tại <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Doanh-nghiep/Nghi-dinh-86-2014-ND-CP-kinh-doanh-dieu-kien-kinh-doanh-van-tai-bang-xe-o-to-248987.aspx>
- Chính phủ. (2020). *Nghị định 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô [Decree No 10/2020/ND-CP dated January 17, 2020 on auto transport business and conditions for auto transport business]*. Truy cập ngày 26/08/2022 tại <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Nghi-dinh-10-2020-ND-CP-kinh-doanh-va-dieu-kien-kinh-doanh-van-tai-bang-xe-o-to-315260.aspx>
- Chính phủ. (2022). *Nghị định 47/2022/NĐ-CP ngày 19/7/2022 sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô [Decree No 47/2022/ND-CP dated July 19, 2022 on amendments to certain articles of decree no 10/2020/ND-CP dated January 17, 2020 on auto transport business and conditions for auto transport business]*. Truy cập ngày 26/08/2022 tại <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thuong-mai/Nghi-dinh-47-2022-ND-CP-sua-doi-Nghi-dinh-10-2020-ND-CP-kinh-doanh-van-tai-bang-xe-o-to-522482.aspx>

- Chu Duc & Tuan Linh (2019). *Liên hiệp các HTX vận tải để bịt những “lỗ hổng” quản lý tài xế taxi công nghệ [Union of Transport Cooperatives to close the “holes” in management of technology taxi drivers]*. Truy cập ngày 10/08/2021 tại <http://vovgiaothong.vn/lien-hiep-cac-htx-van-tai-de-bit-nhung-%E2%80%9Clo-hong%E2%80%9D-quan-ly-tai-xe-taxi-cong-nghe>), ngày 08/07/2019
- Dong Son (2019). *Vụ kiện Grab, Uber, cuộc chiến cũ - mới cho sự đổi thay [Grab, Uber lawsuit, old and new battle for change]*. Truy cập ngày 20/09/2021 tại <https://cafef.vn/vu-kien-grab-uber-cuoc-chien-cu-moi-cho-su-doi-thay-20190907091715531.chn>
- Ha Chinh (2018). *Kinh tế chia sẻ lên bàn nghị sự của Chính phủ [Sharing economy on the Government’s agenda]*. Truy cập ngày 09/02/2018 tại <http://www.saigontax.net/bo-sung/item/1307-kinh-t-chia-s-len-ban-ngh-s-c-a-chinh-ph.html>
- Ha Thanh (2021). *Ứng dụng gọi xe: Khe cửa hẹp cho doanh nghiệp Việt [Ride-hailing apps: Narrow door slots for Vietnamese businesses]*. Truy cập ngày 26/08/2022 tại <https://kinhtedothi.vn/ung-dung-goi-xe-khe-cua-hep-cho-doanh-nghiep-viet.html>
- Quốc hội. (2015). *Bộ Luật Dân sự, Luật số: 91/2015/QH13 ngày 24/11/2015 [Civil Code, Law No.: 91/2015/QH13 dated 24/11/2015]*. Truy cập ngày 26/08/2022 tại <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyen-dan-su/Bo-luat-dan-su-2015-296215.aspx>
- Trong Dai (2019). *Đề xuất mới nhằm quản lý Grab và taxi công nghệ tại Việt Nam [New proposal to manage Grab and technology taxis in Vietnam]*. Truy cập ngày 19/08/2021 tại <https://vietnamnet.vn/vn/cong-nghe/tin-cong-nghe/de-xuat-moi-nham-quan-ly-grab-va-taxi-cong-nghe-tai-vn-580464.html>

