BÀN VỀ ĐỊNH DANH MÔ HÌNH KINH DOANH THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ TRONG KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI

● NGUYỄN HOÀI ANH

TÓM TẮT:

Ứng dụng thương mại điện tử vào các lĩnh vực kinh doanh của đời sống xã hội, cụ thể trong kinh doanh dịch vụ vận tải, là hoạt động có ý nghĩa quan trọng trong nền công nghiệp 4.0, đặc biệt trong thời điểm diễn ra dịch bệnh Covid-19 vừa qua. Bài viết trình bày một số vấn đề lý luận, cũng như đánh giá những thách thức mà thực tiễn đặt ra đối với pháp luật quản lý định danh mô hình kinh doanh hoạt động này tại Việt Nam, từ đó đề xuất những giải pháp hoàn thiện pháp luật để tạo cơ chế pháp lý phù hợp và nâng cao hiệu quả thực thi.

Từ khóa: định danh, mô hình kinh doanh, thương mại điện tử, kinh doanh, dịch vụ vận tải.

1. Thương mại điện tử trong kinh doanh dịch vụ vận tải

Thương mại điện tử (TMĐT) được hiểu là "hoạt động kinh doanh qua các phương tiện điện tử truyền đi với kết nối Internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác liên quan tới các giao dịch thương mại trao đổi hàng hóa và dịch vụ mua bán và thanh toán giữa các đối tượng với nhau". Hoạt động này có thể được nhận diện qua một số đặc điểm cơ bản như: tính gián tiếp (không cần tiếp xúc trực tiếp để tiến hành giao dịch), môi trường "không biên giới", mạng lưới thông tin ảo, sự tồn tại của chủ thể thứ ba (bên cung cấp dịch vụ mạng/ứng dụng điện tử), có sự đa dạng về loại hình giao dịch và có tính rủi ro cao.

Trong kinh doanh dịch vụ vận tải (KDDVVT), hoạt động này được hiểu là việc "tiến hành một phần hoặc toàn bộ các bước của hoạt động thương mại (kết nối chủ thể, giao kết hợp đồng, thanh toán giao dịch,...) trong kinh doanh dịch vụ vận tải bằng phương thức thông tin dưới dạng thông điệp dữ liệu, được truyền đi thông qua các ứng dụng công nghệ có kết nối Internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác".

TMĐT trong KDDVVT bao gồm 2 chủ thể chính tham gia trong quan hệ này, là bên cung cấp dịch vụ vận tải (doanh nghiệp, hợp tác xã KDDVVT, hoặc chủ sở hữu phương tiện, người được chủ sở hữu phương tiện giao quyền quản lý và sử dụng phương tiện để KDDVVT) và bên khách hàng (là người sử dụng ứng dụng công nghệ để tìm kiếm bên cung cấp dịch vụ phù hợp với yêu cầu một cách miễn phí, chỉ phải thanh toán cước vận chuyển), cùng với chủ thể thứ ba là các công

ty "mạng lưới vận tải" (transportation network company - TNC, theo cách gọi của Ủy ban Giám sát Tiện ích Công cộng California năm 2013), sở hữu và cung cấp ứng dụng công nghệ để đặt lệnh, nhận lệnh và điều phối xe đối tác, cung cấp dữ liệu và cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động của mình. Hoạt động này đòi hỏi một hệ thống cơ sở hạ tầng Internet và mạng viễn thông không dây tốt, để hỗ trợ cho các ứng dụng công nghệ hoạt động hiệu quả, giúp khách hàng cũng như các tài xế đối tác có thể kết nối mọi lúc mọi nơi, đáp ứng ưu thế tiện ích của loại hình kinh doanh này.

2. Pháp luật về thương mại điện tử trong kinh doanh dịch vụ vận tải

Để bảo đảm quyền lợi hợp pháp của các tổ chức, cá nhân, cũng như bảo vệ sự an toàn, tránh tổn thất và rủi ro trong môi trường mạng, khi các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động TMĐT nói chung và hoạt động TMĐT trong KDDVVT nói riêng, Nhà nước đã xây dựng và ban hành hệ thống pháp luật điều chỉnh nhóm quan hệ này. Pháp luật mà Nhà nước đặt ra chủ yếu nhằm bổ sung cho những vấn đề mà hệ thống pháp luật kinh doanh thương mại truyền thống chưa hoặc không thể điều chỉnh, do đặc thù của TMĐT, nhất là TMĐT trong KDDVVT.

Pháp luật TMĐT trong KDDVVT có thể hiểu là tổng hợp các quy phạm, quy tắc xử sự do Nhà nước ban hành hoặc thừa nhận và đảm bảo thực hiện, điều chỉnh các quan hệ xã hội phát sinh từ hoạt động thương mại trong KDDVVT, được thực hiện một phần hoặc toàn bộ bằng những phương tiện điện tử có kết nối với mạng Internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác. Xét về bản chất, nhóm quy định pháp luật này là một phần trong tổng thể hệ thống pháp luật điều chỉnh hoạt động TMĐT, với những đặc điểm cụ thể như: tính quốc tế hóa nhanh chóng (xuất phát từ đặc điểm "môi trường không biên giới" của TMĐT), tính gắn kết với nhóm ngành luật liên quan khác (bảo hiểm tính mạng, an toàn cho hành khách trên xe, chính sách thuế, khoa học công nghệ thông tin,...), và tính rải rác (chưa có bộ quy định thống nhất, mà nằm rải rác trong trong nhiều văn bản dưới luật của các cơ quan chuyên môn như Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Công an, Bộ Tài chính, Bộ Khoa học và Công nghệ, trong văn bản pháp luật của chính quyền địa phương nơi đơn vị kinh doanh hoạt động,...).

Hiện nay, pháp luật về hoạt động này tại Việt Nam được cấu thành từ 2 nguồn luật, là pháp luật quốc tế và pháp luật quốc gia.

- Pháp luật quốc tế là những điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia ký kết hoặc của các tổ chức quốc tế mà Việt Nam là thành viên, như Luật mẫu về TMĐT do Ủy ban Luật Thương mại quốc tế của Liên hiệp quốc (UNCITRAL) thông qua ngày 12/6/1996, Công ước Liên hiệp quốc về sử dụng truyền thông điện tử trong hợp đồng quốc tế do Đại hội đồng Liên hiệp quốc thông qua ngày 23/11/2005, Hiệp định khung về TMĐT khu vực Đông Nam Á ký ngày 24/11/2000, Hiệp định Đối tác toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) ký ngày 08/3/2018...

- Pháp luật quốc gia là một nhóm các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành, được ban hành và hoàn thiện sau khi Việt Nam gia nhập WTO năm 2006, bao gồm các văn bản luật như Bộ luật Dân sự năm 2015 (điều chỉnh mọi quan hệ dân sự phát sinh trong xã hội), Luật Thương mại năm 2005 (cơ sở pháp lý cho hoạt động thương mại), Luật Giao dịch điện tử năm 2005, Luật Giao thông đường bộ năm 2008,... và các văn bản dưới luật như Nghị định số 52/2013/NĐ-CP ngày 16/5/2013 của Chính phủ về TMĐT, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ Quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, Thông tư số 08/2009/TT-BGTVT ngày 23/6/2009 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải hướng dẫn việc sử dụng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô 2 bánh, xe mô tô 3 bánh và các loại xe tương tự để vận chuyển hành khách, hàng hóa (sửa đổi bổ sung bởi Thông tư số 46/2014/TT-BGTVT ngày 06/10/2014), và Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải quy định về tổ chức,

quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

Pháp luật về hoạt động TMĐT trong KDDVVT được hướng tới điều chỉnh một số nhóm nội dung cơ bản, chủ yếu, thường phát sinh trong đời sống xã hội và cần được quan tâm đến, như pháp luật về điều kiện kinh doanh, về quy hoạch phương tiện, về quản lý thuế, về cạnh tranh thị trường,... Trong khuôn khổ bài viết, tác giả tập trung vào nhóm quy định liên quan đến trách nhiệm quản lý của các cơ quan nhà nước.

3. Quy định pháp luật về định danh mô hình kinh doanh thương mại điện tử trong kinh doanh dịch vụ vận tải

Quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải hành khách bằng ứng dụng công nghệ TMĐT đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải, đảm bảo trật tự, an toàn và đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân. Đặc biệt, việc định danh loại hình dịch vụ KDDVVT hành khách có ứng dụng TMĐT là yêu cầu hết sức cần thiết.

Trong những VBQPPL trước đây như Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2016 của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô thì mô hình hoạt động của những đơn vị "kinh doanh sản phẩm ứng dụng công nghệ" như Grab, hay 1 thời gian trước là Uber, chỉ được mô tả là "KDDVVT không theo tuyến cố định và được thực hiện theo hợp đồng vận tải bằng văn bản giữa đơn vị KDDVVT và người thuê vận tải". Trong một thời gian dài, việc thiếu định nghĩa chính xác về loại hình kinh doanh này đã gây ra nhiều khó khăn cho Nhà nước trong công tác quản lý, thậm chí gây ra mâu thuẫn giữa những đơn vị này với các hãng taxi thông thường khác (như vụ kiện giữa Vinasun và Grab), do thực tiễn hoạt động của Grab hay Uber (đưa ra lộ trình, ấn định mức giá cước,...) không phù hợp với mô tả thuần túy chỉ "cung cấp ứng dụng công nghệ" hay chỉ chịu trách nhiệm với sản phẩm ứng dụng kết nối.

Còn theo quy định của pháp luật hiện hành, khoản 2 Điều 3 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP giải thích hoạt động "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", đồng thời cũng xác định rõ cách hiểu về "phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải" (khoản 19) và "trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe" (khoản 20).

Với cách hiểu tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP và tại Điều 3 của Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT, các công ty công nghệ cung cấp ứng dụng gọi xe như Grab được xem là đơn vị cung cấp "phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải", với điều kiện đơn vị này không trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe (theo giải thích tại khoản 20 Điều 3 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP và khoản 8 Điều 3 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT) và không quyết định giá cước vận tải (theo giải thích tại khoản 12 Điều 3 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT), vì đây là những hoạt động của nhóm đơn vị kinh doanh vận tải thông thường.

Việc đặt ra cách hiểu mới về định danh loại hình hoạt động của TMĐT trong KDDVVT như vậy góp phần giúp các nhà làm luật dễ dàng hơn trong việc điều chỉnh các quy định trong tương lai, sao cho phù hợp với thực trạng xã hội thường xuyên thay đổi, nhất là đối với lĩnh vực có thể áp dụng nhiều thành tựu tiến bộ về khoa học công nghệ như xe hợp đồng điện tử, đang phát triển rộng rãi trên thế giới và đem lại nhiều lợi ích kinh tế - xã hội.

Tuy nhiên, những quy định của pháp luật nêu trên khi đưa vào ứng dụng trong thực tiễn vẫn chưa đạt được hiệu quả khả quan như mong đợi, thể hiện ở hai nội dung sau đây.

Thứ nhất, một trong những dấu hiệu định danh đối với loại hình "đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải" là không được quyết định giá cước - không được phép quyết định một mức giá cố định cho hành khách, hoặc thậm chí không được phép đề xuất một mức giá vận chuyển cho hành khách. Vì điều này có thể hiểu là một sự thỏa thuận trực tiếp với khách hàng trong việc thiết lập hợp đồng vận chuyển. Thay vào đó, đơn vị này

chỉ đóng vai trò trung gian, cung cấp cho đơn vị KDDVVT (doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh vận tải bằng xe ô tô) giao diện phần mềm và cách thức trao đổi, thỏa thuận, quyết định giá cước vận tải với hành khách.

Mặc dù vậy, các đơn vị cung ứng phần mềm hiện nay vẫn có thể "đề xuất" mức giá cước cho chuyến đi của mình, thậm chí có sự thay đổi về mức giá cước tùy theo từng thời điểm trong ngày (giá cước giờ cao điểm cao hơn so với giá thông thường). Đây không hoàn toàn là một mức giá cước do đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng "áp đặt" cho hành khách, mà vẫn căn cứ vào việc hành khách có đồng ý với mức giá cước đề xuất hay không để tiến hành giao kết hợp đồng (vẫn ưu tiên lựa chọn của cá nhân), cũng giống như lý giải cho việc các đơn vị này không "trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe" là vì việc nhận chuyến đi hay không vẫn do người điều kiện phương tiện (là bên cung cấp dịch vụ vận tải) quyết định. Tuy nhiên, đây cũng là một nội dung mà các nhà làm luật cần lưu ý để hoàn thiện hơn về việc xác định loại hình kinh doanh cho các đơn vị này.

Thứ hai, một điều nữa cũng cần được quan tâm khi định danh các đơn vị tham gia hoạt động TMĐT trong KDDVVT, đó là Nghị định số 10/2020/NĐ-CP chỉ tập trung vào giải quyết vấn đề về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, trong khi thực tế cho thấy, số lượng tài xế xe máy KDDVVT hành khách và hàng hóa thông qua các ứng dụng TMĐT còn cao hơn rất nhiều so với số lượng tài xế xe ô tô. Hầu hết các tài xế xe máy hiện vẫn đang hợp tác với các đơn vị cung ứng phần mềm dựa trên hợp đồng hợp tác kinh doanh.

Tuy nhiên, các quy định về tài xế xe máy KDDVVT thông qua các ứng dụng TMĐT này hiện nay chủ yếu tập trung trong khung pháp lý duy nhất là Thông tư số 08/2009/TT-BGTVT ngày 23/6/2009 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải, sửa đổi bổ sung bởi Thông tư số 46/2014/TT-BGTVT. Số lượng các quy phạm pháp luật để đảm bảo quyền lợi cho người cung cấp dịch vụ (tài xế xe mô tô hai bánh) và cho khách hàng vẫn còn rất ít, thậm chí còn trở nên lạc hậu do Thông tư đã được ban hành từ 9-13 năm về trước, không còn đủ khả năng tiên liệu, cũng như phù hợp để điều chỉnh những thay đổi trong thực tế.

4. Một số giải pháp đề xuất

Một là, cần thiết phải ban hành một văn bản pháp luật mới để thay thế cho Thông tư số 08/2009/TT-BGTVT và Thông tư số 46/2014/TT-BGTVT, điều chỉnh lại mối quan hệ giữa tài xế xe máy công nghệ và đơn vị cung ứng dịch vụ phần mềm công nghệ một cách rõ ràng hơn.

Hai là, đối với việc các đơn vị cung ứng phần mềm có "đề xuất" mức giá cước cho các chuyến đi. Đây là một ưu điểm được người sử dụng dịch vụ đánh giá cao vì có thể biết trước lộ trình và chi phí cho chuyến đi, có sự thỏa thuận về việc thực hiện giao dịch, khác với taxi thông thường nếu tính giá cước bằng đồng hồ có thể dẫn đến một số bất cập như tài xế taxi đi đường vòng để tính thêm tiền hoặc đồng hồ tính giá cước gặp lỗi. Tuy nhiên, điều này cũng dẫn tới sự bất bình đẳng giữa các loại hình KDDVVT mà về đặc điểm, về bản chất kinh doanh có sự tương đồng với nhau, gây khó khăn trong công tác quản lý nhà nước.

Hiện nay, dự thảo sửa đổi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đề xuất quy định taxi là loại hình KDDVVT hành khách sử dụng ô tô con, có thể tính giá cước qua đồng hồ hoặc phần mềm kết nối với hành khách qua phương tiện điện tử. Điều này đồng nghĩa với việc các đơn vị cung ứng phần mềm TMĐT trong KDDVVT sẽ được xếp vào loại hình kinh doanh taxi, tương tự như mô hình kinh doanh taxi thông thường như hiện nay. Đề xuất này đang nhận được sự ủng hộ tích cực, đặc biệt là từ phía các doanh nghiệp vận tải, do các điều kiện kinh doanh của nhóm đơn vị như Grab được cho là thiếu công bằng so với taxi truyền thống. Với quy định như vậy, các xe hợp đồng điện tử dưới 9 chỗ sẽ phải tính giá cước như xe taxi thông thường, phải kê khai giá cước và khi thay đổi giá cước phải được sự đồng ý của các cơ quan quản lý nhà nước ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Chính phủ (2020), *Nghị định số 10/2020/NĐ-CP quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.*

2. Bộ Giao thông Vận tải (2009), *Thông tư số 08/2009/TT-BGTVT hướng dẫn việc sử dụng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô 2 bánh, xe mô tô 3 bánh và các loại xe tương tự để vận chuyển hành khách, hàng hóa.*

3. Bộ Giao thông Vận tải (2020), *Thông tư số 12/2020/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.*

4. Đặng Minh Trường Em (2017), *Điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải hành khách bằng xe taxi theo pháp luật Việt Nam từ thực tiễn thành phố Hồ Chí Minh,* Luận văn Thạc sĩ Luật học, Học viện Khoa học Xã hội, Hà Nội.

5. Nguyễn Đỗ Phương (2016), *Quản lý Nhà nước đối với dịch vụ vận tải hành khách hỗ trợ bởi ứng dụng công nghệ,* Luận văn Thạc sĩ chính sách công, Chương trình giảng dạy kinh tế Fulbright, Hồ Chí Minh.

6. Nguyễn Hoài Anh (2018), *Pháp luật về thương mại điện tử trong kinh doanh dịch vụ vận tải,* Luận văn Thạc sĩ Luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội.

Ngày nhận bài: 7/5/2022
Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 24/5/2022
Ngày chấp nhận đăng bài: 15/6/2022

Thông tin tác giả:
ThS. NGUYỄN HOÀI ANH
Đại học Luật Hà Nội

DISCUSSING THE IDENTIFICATION OF THE TRANSPORTATION SERVICES BASED ON THE E-COMMERCE BUSINESS MODEL

● Master. **NGUYEN HOAI ANH**
Hanoi Law University

ABSTRACT:

Applying e-commerce to business fields, specifically in the transportation services, is an important development in the Fourth Industrial Revolution (4.0 Industry), especially during the on-going COVID-19 pandemic. This paper presents a number of theoretical issues, assesses the challenges that practice poses to the law on governing the identification of this business model in Vietnam. Based on the paper's findings, some solutions are proposed to improve the legal mechanism and enhance the law's enforcement efficiency.

Keywords: identity, business model, e-commerce, business, transportation services.