

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

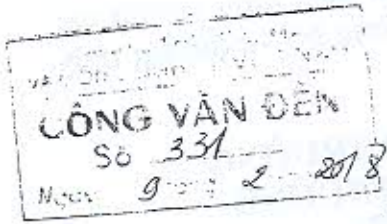
Hà Nội, ngày 07 tháng 02 năm 2018

Số: 1443 /BGTVT-KHĐT

V/v: Trả lời Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam - Chi nhánh Hải Phòng, Hiệp hội Doanh nghiệp nhỏ và vừa Hải Phòng và chiều cao tính không cầu vượt sông Văn Úc.

Kính gửi:

- Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (Chi nhánh Hải Phòng);
- Hiệp hội Doanh nghiệp nhỏ và vừa Hải Phòng;
- Cục Hàng hải Việt Nam;
- Cục Đường thủy nội địa Việt Nam.



- VP
- HVT
Vinh
12.2.18
T-kết
gửi

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được phiếu chuyển số 1570/PC-VPCP ngày 20/12/2017 của Văn phòng Chính phủ đề nghị Bộ GTVT trả lời kiến nghị tại văn bản số 21/CV-HHDN ngày 08/12/2017 của Hiệp hội Doanh nghiệp nhỏ và vừa Hải Phòng về chiều cao tính không cầu vượt sông Văn Úc; đồng thời Bộ GTVT cũng nhận được văn bản số 205/CNHP-HV ngày 11/12/2017 của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam - Chi nhánh Hải Phòng về việc “chiều cao tính không cầu vượt sông Văn Úc”.

Về việc này, Bộ GTVT có ý kiến trả lời như sau:

1. Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Trịnh Đình Dũng tại văn bản số 13014/VPCP-CN ngày 06/12/2017 của Văn phòng Chính phủ về việc “hoạt động của các nhà máy đóng tàu bị ảnh hưởng của dự án xây dựng cầu vượt sông Văn Úc”, Bộ GTVT đã có văn bản số 14184/BGTVT-KHĐT ngày 18/12/2017 triển khai các nội dung cụ thể: Giao Cục Hàng hải Việt Nam rà soát Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam và đề nghị UBND thành phố Hải Phòng thống nhất với các doanh nghiệp đóng tàu liên quan về chiều cao tính không cầu vượt sông Văn Úc.

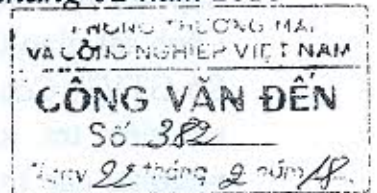
Tại Thông báo số 335-TB/TU ngày 21/12/2017 của Thành ủy Hải Phòng, đồng chí Bí thư Thành ủy Hải Phòng đã đề nghị UBND thành phố Hải Phòng chỉ đạo các Sở, ngành, đơn vị, địa phương liên quan căn cứ quy định của pháp luật, lợi ích của xã hội, của các doanh nghiệp đóng tàu và hiệu quả khai thác sông Văn Úc trong tương lai, đàm phán với Nhà đầu tư để thống nhất chiều cao tính không thông thuyền của công trình cầu vượt sông Văn Úc.

2. Đề nghị Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (Chi nhánh Hải Phòng), Hiệp hội Doanh nghiệp nhỏ và vừa Hải Phòng thông báo, hướng dẫn các doanh nghiệp đóng tàu liên quan phối hợp kịp thời, chặt chẽ với Cục Hàng hải Việt Nam, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và các Sở, ban, ngành của Thành phố Hải Phòng trong quá trình rà soát Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam, rà soát năng lực đóng tàu thực tế, điều kiện luồng lạch... để thống

Số: 1584 /BGTVT-VT

V/v trả lời Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam một số nội dung kiến nghị tại Văn bản số 110/HHVT-TV

Hà Nội, ngày 09 tháng 02 năm 2018



Kính gửi: Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được Công văn số 110/HHVT-TV ngày 29/12/2017 của Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam về việc kiến nghị với các cơ quan quản lý nhà nước, trong đó tại mục 2 của Công văn số 110/HHVT-TV kiến nghị Bộ Giao thông vận tải 08 nội dung, Bộ GTVT có ý kiến như sau:

1. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.1: "Tăng cường triển khai rộng khắp và liên tục việc kiểm tra tải trọng phương tiện chở hàng trên đường bộ; có biện pháp kiên quyết bắt buộc hạ tải mới được phép tiếp tục hành trình; khắc phục ngay và triệt để tình trạng "sang tải", "làm luật" và "tránh trạm" để xe vận tải hàng hóa chở đúng tải trọng cho phép"

Đối với công tác kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng phương tiện sau khi kết thúc Kế hoạch phối hợp số 12593/KPH- BGTVT-BCA:

- Bộ GTVT có văn bản hướng dẫn, chỉ đạo lực lượng Thanh tra GTVT tiếp tục thực hiện công tác kiểm soát tải trọng phương tiện (Văn bản số 11844/TTr-P3 ngày 10/10/2016 của Bộ GTVT về việc tiếp tục duy trì và tăng cường thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm về tải trọng phương tiện giao thông đường bộ); ban hành nhiều văn bản chỉ đạo Thanh tra các Sở GTVT triển khai công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ theo quy định;

- Thanh tra Bộ chủ trì biên soạn Sổ tay hướng dẫn nghiệp vụ thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng phương tiện đường bộ; chủ trì tổ chức nhiều đợt tập huấn về nghiệp vụ kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng phương tiện cho lực lượng Thanh tra GTVT, Cảnh vụ hàng hải, Cảnh vụ đường thủy nội địa; Chủ trì tiến hành kiểm tra công tác kiểm soát tải trọng phương tiện của Sở GTVT và một số đơn vị là đầu mối bốc xếp hàng hóa lớn trên địa bàn 15 địa phương.

- Ngày 23/11/2017, Tổng cục ĐBVN đã có công văn số 7449/TCĐBVN-ATGT báo cáo sơ kết 01 năm thực hiện Chỉ thị số 32/CT-TTg ngày 25/11/2016 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện và đề xuất phương hướng, nhiệm vụ trong thời gian tới, trong đó đề nghị Bộ GTVT báo cáo Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo UBND các địa phương chủ động chỉ đạo công tác phối hợp giữa các lực lượng Công an, Thanh tra giao thông, ngoài việc thực hiện các nhiệm vụ khác của địa phương, tiếp tục thực hiện nghiêm túc chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Chỉ thị số 32/CT-TTg ngày 25/11/2016 về việc tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện giao thông, chỉ đạo các lực lượng tăng

cường kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng tại các khu vực đầu nguồn xếp hàng hóa, các vị trí sang hàng trái phép, tập trung một số nhiệm vụ sau:

- Lực lượng Cảnh sát giao thông và các lực lượng Cảnh sát khác tiếp tục phối hợp với lực lượng Thanh tra giao thông tại các Trạm KTTTX lưu động; lực lượng Cảnh sát giao thông, Công an các huyện, thị, thành phố phối hợp với Thanh tra các Sở GTVT, Công chức Thanh tra các Cục QLDB thuộc Tổng cục ĐBVN trong công tác kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng xe tại các tuyến đường trên địa bàn địa phương; các trường hợp không có Giấy phép lưu hành xe, sử dụng sà lan để đưa hàng siêu trường, siêu trọng ra khỏi Cảng, sang tải, dồn tải, lưu thông trên đường bộ, đặc biệt là các cảng nhỏ, bến thủy nội địa;

Sở GTVT chủ động bố trí lực lượng, duy trì hoạt động của các Trạm KTTTX cố định; đồng thời, sử dụng cần xách tay để kiểm tra tải trọng phương tiện trên các tuyến đường được giao quản lý;

Các Sở: Xây dựng, Công thương, Tài nguyên và Môi trường, Kế hoạch đầu tư phối hợp với Sở GTVT kiểm tra và xử lý nghiêm các vi phạm về việc xuất, xếp hàng hóa quá tải tại các cơ sở đầu nguồn hàng, cảng, bến thủy nội địa, các nhà máy, xí nghiệp, mỏ...;

2. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.2: *“Sớm triển khai 100% các trạm thu phí đường bộ tự động không dừng. Đảm bảo công khai minh bạch thu phí, giảm thời gian chờ đợi, tránh ùn tắc tại các trạm thu giá”*

Ngày 27/3/2017, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg về việc thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng, trong đó yêu cầu chậm nhất đến 31/12/2018, toàn bộ các trạm trên QL1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên phải hoàn thành việc lắp đặt và vận hành hệ thống thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ không dừng; các trạm còn lại trên toàn quốc phải triển khai lắp đặt và vận hành chậm nhất trước ngày 31/12/2019.

Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang triển khai dự án thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ tự động không dừng và kiểm soát tải trọng xe trên quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên, dự kiến hoàn thành đưa toàn bộ hệ thống vào vận hành theo đúng tiến độ. Đối với các trạm còn lại trên các tuyến quốc lộ, cao tốc do Bộ Giao thông vận tải là Cơ quan nhà nước có thẩm quyền, Bộ Giao thông vận tải đang lập dự án đầu tư, sẽ tổ chức đấu thầu lựa chọn Nhà đầu tư và triển khai thực hiện theo đúng chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg.

3. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.3: *“Bố trí hợp lý vị trí các Trạm thu phí, phải đặt đúng tại những tuyến đường BOT. Nghiên cứu việc thu phí sử dụng đường bộ với những đơn vị kinh doanh vận tải hiện sử dụng đường bộ trên 100% tuyến đường BOT để tránh chồng phí”*

a) Về Bố trí hợp lý vị trí các Trạm thu phí, phải đặt đúng tại những tuyến đường BOT:

Căn cứ Pháp lệnh phí và lệ phí, Chính phủ đã giao cho Bộ Tài chính chủ trì ban hành các Thông tư số 90/2004/TT-BTC và Thông tư số 159/2013/TT-BTC, trong đó có quy định việc đặt trạm thu giá, cụ thể: (1) Đường bộ đặt trạm thu giá khoảng cách giữa các trạm thu giá đảm bảo tối thiểu 70 km thì do cơ quan có thẩm quyền quyết định; (2) Trường hợp đường bộ đặt trạm thu giá khoảng cách giữa các trạm thu giá không đảm bảo tối thiểu 70 km trên cùng tuyến đường thì trước khi xây dựng trạm thu giá, Bộ Giao thông vận tải thống nhất ý kiến với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và Bộ Tài chính quyết định.

Trong quá trình thực hiện, trình tự, thủ tục liên quan đến việc xác định vị trí trạm thu giá được Bộ Giao thông vận tải thực hiện đúng quy định pháp luật: Tư vấn khảo sát hiện trường dự kiến vị trí trạm thu giá và thỏa thuận với địa phương; Bộ Giao thông vận tải lấy ý kiến của các địa phương (có nhiều trạm thu giá nhận được sự ủng hộ của Tỉnh ủy, Hội đồng nhân dân, Đoàn đại biểu Quốc hội) và Bộ Tài chính.

Tuy nhiên, khi triển khai việc thu giá có một số phản ứng về vị trí và mức giá tại một số trạm do một số nguyên nhân chủ yếu như: (1) Quy định cho phép đặt trạm có cự ly nhỏ hơn 70 km nhưng việc tuyên truyền không tốt dẫn đến có dư luận cho rằng việc đặt trạm < 70 km là vi phạm pháp luật; (2) Hình thức thu giá lượt chỉ công bằng một cách tương đối: trên thế giới chỉ có 2 hình thức thu giá là thu giá lượt và thu giá theo chiều dài đường sử dụng (thu kín); đối với hình thức thu kín, người dân trả phí trên số km thực đi và đảm bảo công bằng nhưng chỉ áp dụng đối với đường cao tốc vì kiểm soát được sự ra, vào của các phương tiện; đối với các quốc lộ, chỉ áp dụng được hình thức thu giá lượt và hình thức này có hạn chế là chỉ đáp ứng được tính công bằng một cách tương đối (người dân ở gần trạm đi quãng đường ngắn nhưng vẫn phải trả phí trong khi đó những người đi quãng đường dài 50÷60 km ở khoảng cách giữa hai trạm thu phí không phải trả phí). Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đang rà soát tổng thể các dự án BOT trong đó có các trạm thu giá để báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

Theo Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 ngày 21/10/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã yêu cầu Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải lựa chọn đầu tư các dự án giao thông theo thứ tự ưu tiên phù hợp với từng hình thức đầu tư dựa trên lợi thế, đặc điểm của từng vùng cũng như trong cả hệ thống giao thông, đối với các dự án đường bộ đầu tư theo hình thức BOT chỉ áp dụng đối với các tuyến đường mới để đảm bảo quyền lựa chọn cho người dân, không còn đầu tư các dự án cải tạo nâng cấp tuyến đường độc đạo hiện hữu. Như vậy, các trạm thu giá sử dụng dịch vụ đường bộ sẽ chỉ đặt trên các dự án đầu tư tuyến đường mới đảm bảo quyền lựa chọn người dân.

b) Về nội dung nghiên cứu việc thu phí sử dụng đường bộ với những đơn vị kinh doanh vận tải hiện sử dụng đường bộ trên 100% tuyến đường BOT để tránh chồng phí:

Theo Điều 49 của Luật giao thông đường bộ năm 2008: nguồn tài chính để

quản lý, bảo trì hệ thống đường quốc lộ và địa phương được bảo đảm từ Quỹ bảo trì đường bộ. Nguồn tài chính để quản lý, bảo trì đường chuyên dụng, đường không do nhà nước quản lý khai thác, đường được đầu tư xây dựng không bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước do tổ chức, cá nhân quản lý khai thác chịu trách nhiệm.

Đề hướng dẫn nội dung liên quan đến nguồn tài chính quản lý bảo trì các loại đường bộ theo quy định tại Luật giao thông đường bộ, Bộ Tài chính đã ban hành 2 Thông tư thu phí sử dụng đường bộ. Theo đó, việc thu phí sử dụng đường bộ được thực hiện theo hai phương thức: thứ nhất thu theo đầu phương tiện do đơn vị đăng kiểm thực hiện (được quy định tại Thông tư số 133/2014/TT-BTC ngày 11/9/2014 của Bộ Tài chính) để bảo trì các công trình do Nhà nước đầu tư; thứ hai thu trực tiếp tại các trạm BOT do các nhà đầu tư BOT thực hiện (được quy định tại Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính) để bảo trì công trình do Nhà đầu tư đầu tư.

Như vậy, không có việc phí chồng phí giữa thu phí sử dụng đường bộ tại các trạm thu phí BOT và thu phí sử dụng đường bộ trên đầu phương tiện.

Thực hiện chủ trương hỗ trợ và phát triển doanh nghiệp đến năm 2020 tại Nghị quyết số 35/NQ-CP ngày 16/5/2016 của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và các Nhà đầu tư BOT đã giảm giá đối với xe loại 4 (*xe tải có tải trọng từ 10 tấn đến dưới 18 tấn; xe chở hàng bằng container 20 fit*) từ mức từ 140.000 đồng xuống 120.000 đồng và nhóm 5 (*xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên; xe chở hàng bằng container 40 fit*) từ mức 200.000 đồng xuống 180.000 đồng tại hầu hết các dự án. Ngoài ra, để khắc phục một phần bất cập trong chính sách phí, Bộ Giao thông vận tải đã giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam làm việc với các địa phương và Nhà đầu tư căn cứ vào điều kiện thực tế từng trạm đề xuất giải pháp xử lý trên phạm vi cả nước (miễn giảm giá đối với các hộ dân quanh trạm). Việc giảm giá tại các trạm phải dựa trên nguyên tắc đảm bảo hiệu quả phương án tài chính của các dự án, đảm bảo hài hòa lợi ích Nhà nước, Nhà đầu tư và người sử dụng, phù hợp với quy định pháp luật.

4. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.4: *“Triển khai “Trung tâm cung cấp thông tin hỗ trợ doanh nghiệp vận tải và khách hàng”; khung thể chế cho hoạt động logistics. Cải cách hành chính và thủ tục hành chính trong việc cấp Giấy phép lưu hành cho xe quá khổ quá tải. Giảm chi phí cho vận tải, logistics.*

Về nội dung này, Bộ GTVT có ý kiến như sau:

- Khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải:

Thực trạng kết nối giữa các phương thức vận tải hiện nay còn yếu kém do kết nối về hạ tầng, về phương tiện và về thông tin còn nhiều hạn chế. Đây cũng là một trong những nguyên nhân cơ bản hạn chế sự phát triển của dịch vụ vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics tại Việt Nam, cụ thể như sau: (1) Kết nối về hạ tầng: khả năng xếp, dỡ và trung chuyển công-te-nơ còn rất hạn chế tại các cảng sông, ga đường sắt; chi phí trung chuyển giữa đường sông và đường biển còn cao

do mức độ công-te-nơ hoá thấp; (2) Kết nối về phương tiện: Cơ cấu phương tiện không phù hợp cho kết nối các phương thức, số lượng toa xe chở công-te-nơ trên đường sắt, số phương tiện chuyên chở công-te-nơ bằng đường sông còn chiếm tỷ lệ thấp, dẫn đến chi phí và thời gian trung chuyển hàng hoá giữa các phương thức này còn quá cao so với chi phí vận tải. Hầu hết hàng hoá của nước ta hiện đang được vận chuyển ở thể loại hàng rời, mức độ công-te-nơ hoá thấp do thiếu cơ sở hạ tầng và dịch vụ đóng gói, xử lý hàng công-te-nơ (CFS); (3) Kết nối về thông tin: Nhìn chung, hệ thống thông tin tại các cảng biển, cảng sông, ga đường sắt và các ICD còn rất lạc hậu; khó khăn cho việc kết nối phục vụ vận tải đa phương thức và logistics. Đặc biệt tại các cửa ngõ quốc tế của Việt Nam chưa có EDI (trao đổi dữ liệu điện tử) để kết nối quốc tế.

- Dịch vụ logistics:

Hệ thống dịch vụ logistics của Việt Nam bao gồm 4 yếu tố cấu thành: chính sách phát triển, luật pháp điều chỉnh; kết cấu hạ tầng; các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics; và các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics. Ngoài nội dung kết cấu hạ tầng đã được đánh giá tại các phần trên, các nội dung còn lại có thể được nhận định như sau:

+ Các văn bản pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics của Việt Nam bước đầu là tương đối đầy đủ và đang trong quá trình hoàn thiện. Nhược điểm là các văn bản chưa rõ ràng, còn chồng chéo; chưa được hiểu đầy đủ và nhất quán trong quá trình thực hiện, nhất là ở các cơ quan cấp giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh hoặc đăng ký đầu tư tại địa phương. Việc điều chỉnh, sửa đổi bổ sung trong thời gian tới là rất cần thiết để phát triển ngành dịch vụ logistics.

+ Cả nước hiện nay có khoảng 1.300 doanh nghiệp tham gia cung cấp các loại hình dịch vụ logistics, quy mô doanh nghiệp đa phần là vừa và nhỏ, hạn chế về khả năng tài chính và trình độ quản trị doanh nghiệp, chủ yếu cung cấp dịch vụ theo từng công đoạn của chuỗi cung ứng, ít doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cho nhiều công đoạn, tích hợp sâu với quá trình sản xuất của doanh nghiệp bạn hàng.

+ Nhìn chung, người sử dụng dịch vụ chưa đánh giá hết được tầm quan trọng của việc quản trị logistics và chuỗi cung ứng, đặc biệt là các công đoạn còn lại từ cảng Việt Nam đến tay người tiêu dùng cuối cùng, cũng như những lợi ích tiềm năng làm gia tăng giá trị hàng hóa, dịch vụ do việc quản trị logistics và chuỗi cung ứng mang lại. Kết quả là logistics thường được đồng nhất với việc vận tải đơn giản và việc thuê ngoài logistics vẫn chưa trở thành thói quen, chưa kể đến việc sử dụng không hiệu quả logistics trong quản trị sản xuất, chế biến... đã làm chi phí, giá thành sản phẩm hàng hóa cao, thiếu tính cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Do vậy, các nội dung kiến nghị này, Bộ GTVT ghi nhận để tiếp tục phối hợp Bộ Công Thương nghiên cứu tham mưu Chính phủ trong thời gian tới.

5. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.5: *“Sớm báo cáo Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định 86/2014/NĐ-CP để có cơ sở thực hiện trong khi chưa có Nghị định sửa đổi bổ sung cần có văn bản hướng dẫn về việc nộp bảo hiểm xã hội, bảo*

hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp, khám sức khỏe định kỳ cho người lao động trong hợp tác xã dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ”

Sau khi thực hiện ý kiến chỉ đạo của Chính phủ về việc tổ chức khảo sát trong nước và khảo sát kinh nghiệm quốc tế tại Thái Lan và Hàn Quốc, ngày 29/12/2017, đồng thời tiếp thu ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, tổ chức liên quan (đã góp ý), Bộ GTVT đã có Tờ trình số 14725/TTr-BGTVT trình Chính phủ Nghị định thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/09/2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; trong đó, đối với các quy định về việc nộp bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp, khám sức khỏe định kỳ cho người lao động và hợp đồng lao động được thực hiện theo quy định của pháp luật về bảo hiểm và pháp luật về lao động.

6. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.6: *“Hướng dẫn việc phân loại doanh nghiệp theo quy định tại Thông tư 60”*

Đối với việc thực hiện quy định tại Thông tư số 60/2015/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/11/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ; Thông tư số 92/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy định về quy trình lựa chọn đơn vị khai thác tuyến vận tải hành khách cố định bằng xe ô tô. Bộ GTVT đã có hướng dẫn ngay sau khi ban hành 02 Thông tư này, đến nay các Sở GTVT đã và đang triển khai lựa chọn đơn vị khai thác theo quy định; trong thời gian tới Bộ GTVT ngay sau khi Nghị định thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 được ban hành Bộ GTVT sẽ xây dựng Thông tư thay thế các Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT, Thông tư số 60/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 92/2015/TT-BGTVT.

7. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.7: *“Có quy định xử lý với chủ hàng khi phương tiện chở quá tải”*

Bộ GTVT ghi nhận đề nghị của Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam về việc cần ban hành chế tài xử lý đối với chủ hàng khi xuất, xếp hàng hóa, để phương tiện chở hàng quá tải lưu thông trên đường bộ. Bộ GTVT giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Vụ An toàn toàn giao thông nghiên cứu, đề xuất nội dung quy định khi sửa đổi quy định tại Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ.

8. Đối với nội dung tại Mục 2.8: *“Đề nghị xác định Uber - Grab là kinh doanh vận tải bằng xe taxi khi doanh nghiệp trực tiếp điều hành xe và lái xe để thống nhất quản lý. Đồng thời giảm bớt những quy định trong quản lý đối với taxi truyền thống...”*

Về nội dung này, đây là một trong các nội dung được bổ sung, hoàn thiện theo yêu cầu tại văn bản số 8277/VPCP-CN ngày 08/8/2017 và Văn bản số 7774/VPCP-CN ngày 26/7/2017 của Văn phòng Chính phủ. Trong đó quy định về *kinh doanh vận tải hành khách và hàng hóa theo hợp đồng với các nội dung cơ bản sau:*

- Bổ sung một chương (Chương IV) quy định về hợp đồng vận tải để bảo đảm hướng dẫn thực hiện thống nhất, rõ ràng và minh bạch trong hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa.

- Bổ sung giải thích từ ngữ về đơn vị cung ứng dịch vụ hỗ trợ kết nối hợp đồng vận tải điện tử để xác định rõ các đối tượng tham gia và hỗ trợ thực hiện việc kinh doanh vận tải của đơn vị kinh doanh vận tải, từ đó đưa ra các quy định quản lý phù hợp.

- Bổ sung quy định từ ngày 01 tháng 07 năm 2019, đơn vị kinh doanh vận tải thực hiện cung cấp thông tin tối thiểu của hợp đồng vận tải qua phần mềm do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định để tạo điều kiện thuận lợi cho công tác kiểm tra, giám sát hoạt động của loại phương tiện này, đồng thời tạo điều kiện cho các đơn vị kinh doanh vận tải thực hiện báo cáo.

- Bổ sung điều kiện kinh doanh đối với hoạt động kinh doanh vận tải hành khách sử dụng hợp đồng vận tải điện tử để đảm bảo cân bằng với các điều kiện của xe taxi, đồng thời phù hợp với yêu cầu quản lý thực tế. Nội dung này tiếp thu ý kiến góp ý của các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe taxi và các Hiệp hội vận tải. Cụ thể: (1) Bổ sung quy định chỉ các doanh nghiệp, hợp tác xã đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo hình thức hợp đồng, du lịch, taxi, vận tải hàng hóa mới được ứng dụng phần mềm hợp đồng vận tải điện tử. Đơn vị cung cấp dịch vụ kết nối hợp đồng vận tải điện tử không được cung cấp dịch vụ kết nối hợp đồng điện tử cho hộ kinh doanh vận tải, phương tiện cá nhân và các phương tiện không kinh doanh vận tải; (2) Bổ sung quy định xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách sử dụng hợp đồng điện tử có sức chứa từ 09 chỗ ngồi trở xuống (kể cả người lái) và phải có niên hạn sử dụng không quá 12 năm (tính từ ngày sản xuất); (3) Bổ sung quy định xe hợp đồng sử dụng dịch vụ kết nối hợp đồng vận tải điện tử phải có thêm biểu trưng (logo) của đơn vị cung cấp dịch vụ kết nối hợp đồng vận tải điện tử trên kính phía trước và kính phía sau xe.

Đây là quy định chung cho tất cả các doanh nghiệp cung cấp phần mềm, đơn vị vận tải đều bình đẳng trước pháp luật (không quy định cho riêng Uber, Grab).

Bộ GTVT trân trọng cảm ơn sự quan tâm phối hợp của Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ (Vụ CN);
- Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam;
- Các Vụ: Pháp chế, Quản lý doanh nghiệp, Đối tác công tư, Tài chính, An toàn giao thông;
- Thanh tra Bộ;
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Lưu V.Tài (Phong 3b).

KT BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG

Lê Đình Thọ

Số: 1738 /BGTVT-VT

V/v giải quyết kiến nghị của các Hiệp hội Taxi: Hà Nội, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh

Hà Nội, ngày 13 tháng 02 năm 2018



Kính gửi:

- Văn phòng Chính phủ;
- Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam;
- Hiệp hội Taxi: Hà Nội, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh.

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được Văn bản số 1163/VPCP-ĐMDN ngày 01/02/2017 của Văn phòng Chính phủ về việc kiến nghị của Hiệp hội Taxi Hà Nội; đồng thời Bộ GTVT cũng nhận được kiến nghị của Hiệp hội Taxi: Hà Nội, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh. Bộ GTVT xin thông tin làm rõ như sau:

1. Đối với nội dung kiến nghị: “Đề nghị Bộ GTVT có văn bản chỉ đạo các địa phương thực hiện thí điểm dừng ngay việc cấp mới phù hiệu xe hợp đồng cho các phương tiện tham gia chương trình thí điểm để kiểm điểm, rút kinh nghiệm về công tác quản lý vì số lượng phương tiện bùng nổ hiện nay các địa phương không kiểm soát được.”

Ngày 29/12/2017, Bộ GTVT đã có Văn bản số 14732/BGTVT-VT gửi báo cáo Thủ tướng Chính phủ, trong đó tại mục 5.4. của Công văn này Bộ GTVT đã đề nghị Thủ tướng Chính Phủ: “trên cơ sở kiến nghị của các Sở GTVT, kính đề nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét cho phép các địa phương đã thí điểm, khi tổng số lượng phương tiện xe hợp đồng tăng cao thì được tạm thời không cấp mới phù hiệu xe hợp đồng dưới 9 chỗ ngồi cho đến khi lập và thực hiện Quy hoạch về phương tiện và vận tải trên địa bàn địa phương mình phù hợp với thực tiễn theo quy định tại Điều 6 Luật Giao thông đường bộ năm 2008, tránh cung vượt cầu, góp phần phát triển hài hòa các phương thức vận tải.”

Hiện tại, Văn phòng Chính phủ đã có Văn bản số 396/VPCP-CN gửi các Bộ liên quan và UBND thành phố: Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh để lấy ý kiến về các nội dung đề xuất của Bộ GTVT tại Văn bản số 14732/BGTVT-VT trước khi trình Thủ tướng xem xét, quyết định.

Vấn đề này, Bộ GTVT ghi nhận đề xuất và sẽ triển khai ngay sau khi có chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về vấn đề này.

2. Đối với nội dung kiến nghị: “Đề nghị Bộ GTVT ban hành ngay quy định về việc nhận diện đối với các phương tiện tham gia thí điểm. Cụ thể như sau: Phương tiện thí điểm phải dán biểu trưng (logo) của đơn vị vận tải với kích thước tối thiểu 20x30 trên 2 cánh cửa xe; trên nó gắn hộp đèn có tên đơn vị vận tải; các doanh nghiệp vận tải phải đăng ký với Sở GTVT nơi cấp phù hiệu để cấp, dán tem

cho phương tiện tham gia thí điểm. Tổ chức kiểm tra, xử phạt khi các xe có phù hiệu, logo nhưng cố tình không dán lên xe theo quy định.

Cần xem xét quy định tại điều 21 dự thảo Nghị định 86 sửa đổi: Tại sao đơn vị vận tải phải dán logo của đơn vị cung cấp phần mềm mà không dán logo của doanh nghiệp đó. Với quy định này, vô hình Bộ đã khẳng định 50.000 xe hiện nay và sắp tới là hàng trăm nghìn xe chạy trong mạng lưới của Grab-Uber trên cả nước chính là của họ, không thấy có vai trò của doanh nghiệp, HTX đối với các xe này. Như vậy sẽ tạo ra một hệ thống xe taxi độc quyền trong cả nước dưới sự điều hành kinh doanh của Grab-Uber. Cơ chế độc quyền này đã lộ khá rõ.”

2.1. Về việc niêm yết của phương tiện

Bộ GTVT đã có rất nhiều văn bản làm rõ đây là loại hình vận tải khách theo hợp đồng, được các Sở GTVT cấp phù hiệu xe hợp đồng, thực hiện vận chuyển khách theo hợp đồng, đáp ứng đúng quy định của Nghị định 86 và Thông tư 63 đối với xe hợp đồng.

Bản chất của việc thí điểm này là thay hợp đồng giấy bằng ứng dụng hợp đồng điện tử cho xe kinh doanh vận tải khách theo hợp đồng loại dưới 9 chỗ, không phải là loại hình kinh doanh vận tải khách bằng taxi. Do vậy, đây là Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng cho xe dưới 9 chỗ (sử dụng hợp đồng điện tử thay cho hợp đồng bằng giấy) theo Quyết định số 24/QĐ-BGTVT của Bộ GTVT.

Theo quy định tại Điều 37 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 thì việc tổ chức giao thông đối với các phương tiện và việc cấp Giấy phép kinh doanh vận tải, phù hiệu xe hợp đồng theo quy định tại Nghị định số 86/2014/NĐ-CP và Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT đã quy định Sở GTVT địa phương thực hiện cấp và quản lý.

Trường hợp các đơn vị vận tải hành khách theo hợp đồng không đáp ứng các điều kiện kinh doanh vận tải theo quy định tại Nghị định số 86/2014/NĐ-CP và Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT thì sẽ bị xử lý vi phạm theo quy định tại Nghị định số 46/2016/NĐ-CP của Chính phủ.

Do đó, phương tiện vận chuyển hành khách theo hợp đồng điện tử cũng phải chấp hành đầy đủ các điều kiện kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, trong đó việc niêm yết theo quy định tại khoản 1 Điều 44 của Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT của Bộ GTVT, cụ thể:

“1. Niêm yết: 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.

Niêm yết ở vị trí lái xe dễ nhận biết khi điều khiển phương tiện khẩu hiệu: “Tính mạng con người là trên hết” theo mẫu quy định tại Phụ lục 10 Thông tư này.”

Ngoài ra, theo quy định tại Kế hoạch ban hành kèm Quyết định số 24/QĐ-BGTVT của Bộ GTVT cũng đã yêu cầu đơn vị cung cấp phần mềm: Xây dựng kế hoạch thiết kế, in ấn, cấp logo cho xe tham gia thí điểm. Nội dung này, Bộ GTVT đang tiếp tục nghiên cứu để sửa đổi bổ sung vào Quyết định số 24/QĐ-BGTVT để

bảo đảm thuận tiện hơn nữa cho cơ quan quản lý nhà nước và hành khách phân biệt được giữa các xe tham gia Đề án thí điểm và xe kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng thông thường.

Trong quá trình triển khai thí điểm Bộ GTVT đã nhận được báo cáo số 4152/SGTVT-QLVT ngày 25/9/2017 của Sở GTVT Hà Nội và đề xuất kiến nghị của Hiệp hội, doanh nghiệp đề xuất một số biện pháp tăng cường công tác quản lý hoạt động thí điểm; để tiếp tục thực hiện có hiệu quả chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Văn bản số 1850/TTg-KTN và Quyết định số 24/QĐ-BGTVT của Bộ GTVT; đồng thời tăng cường công tác phối hợp trong quản lý vận tải, ngày 04/10/2017, Bộ GTVT đã có Văn bản số 11246/BGTVT-VT đề nghị Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố: Hà Nội, Quảng Ninh, Đà Nẵng, Khánh Hòa, Hồ Chí Minh chỉ đạo một số nội dung, trong đó có nội dung chỉ đạo Sở Giao thông vận tải: “*Tiếp tục chỉ đạo, hướng dẫn, đôn đốc các đơn vị tham gia thí điểm trên địa bàn thực hiện nghiêm túc các quy định hiện hành và các quy định tại Quyết định số 24/QĐ-BGTVT; xây dựng và ban hành mẫu logo chung để dán trên phương tiện thí điểm (phương tiện của tất cả các doanh nghiệp, hợp tác xã có phương tiện thí điểm); tiếp tục rà soát, lập danh sách phương tiện tham gia thí điểm; cung cấp danh sách phương tiện tham gia thí điểm trên địa bàn cho cơ quan Cảnh sát giao thông, cơ quan thuế cùng cấp để kiểm tra, giám sát việc tuân thủ pháp luật của các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, phương tiện tham gia thí điểm.*”

2.2. Đối với nội dung đề nghị: “*Cần xem xét quy định tại điều 21 dự thảo Nghị định 86 sửa đổi: Tại sao đơn vị vận tải phải dán logo của đơn vị cung cấp phần mềm mà không dán logo của doanh nghiệp đó. Với quy định này, vô hình Bộ đã khẳng định 50.000 xe hiện nay và sắp tới là hàng trăm nghìn xe chạy trong mạng lưới của Grab-Uber trên cả nước chính là của họ, không thấy có vai trò của doanh nghiệp, HTX đối với các xe này. Như vậy sẽ tạo ra một hệ thống xe taxi độc quyền trong cả nước dưới sự điều hành kinh doanh của Grab-Uber. Cơ chế độc quyền này đã lộ khá rõ.*”

Nội dung này, Bộ GTVT đã nghiên cứu các đề nghị của chính các Hiệp hội (đã đề nghị trước đây và đề xuất của Sở GTVT có thí điểm) để tiếp thu đưa và nội dung quản lý tại dự thảo Nghị định thay thế Nghị định số 86.

Tuy nhiên, tại cuộc Hội thảo diễn ra ngày 23/01/2018 do Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương tổ chức thì ý kiến một số chuyên gia cho rằng xe hợp đồng đã có phù hiệu để nhận biết, không nên đề thêm quy định. Đây là vấn đề mới cần được xem xét tiếp, Bộ GTVT ghi nhận và tiếp tục nghiên cứu đối với quy định này.

3. Đối với nội dung kiến nghị: “*Đề nghị xem xét lại quan điểm và trách nhiệm đối với ngành vận tải và đối với xã hội của một số cán bộ đã và đang làm trái với tinh thần chỉ đạo của văn bản 1850/TTg-KTN ngày 19/10/2015 của Thủ tướng Chính phủ và Quyết định số 24/QĐ-BGTVT của Bộ GTVT, cụ thể như sau:*

3.1. Ông Khuất Việt Hùng – Phó chủ tịch UBATGT Quốc gia. Mặc dù đã có 2 công văn hỏa tốc của Bộ GTVT do Thứ trưởng Nguyễn Hồng Trường ký số 4752/BGTVT-VT ngày 04/05/2017 và 6781/BGTVT-VT ngày 22/06/2017 đối với nội dung yêu cầu dừng triển khai dịch vụ Grabshare nhưng ông Khuất Việt Hùng vẫn đến tham gia cổ vũ với vai trò tích cực khi khai trương dịch vụ này. Đặc biệt trong Hội nghị tổng kết 02 năm chương trình thí điểm do Bộ GTVT tổ chức ngày 19/12/2017, mặc dù văn bản 1850/TTg-KTN của Thủ tướng không có bất cứ điểm nào liên quan đến UBATGT quốc gia nhưng ông Hùng vẫn tham dự hội nghị tổng kết với tư cách đại diện cho UBATGT quốc gia. Đặc biệt hơn nữa là tại hội nghị này ông Hùng không phải là người chủ trì, không có thẩm quyền điều hành hội nghị nhưng đã liên tục ngắt lời và không cho các sở GTVT, Hiệp hội vận tải được phát biểu ý kiến đầy đủ nhằm bênh vực cho 2 đơn vị Grab-Uber; liên tục gọi ý cho hai đơn vị này phát biểu, bào chữa các sai trái.

3.2. Ông Trần Bảo Ngọc – Vụ trưởng Vụ Vận tải:

- Thái độ rất bảo thủ, luôn đưa ra các ý kiến trái chiều đối với các Sở GTVT đại phương trong công tác quản lý loại hình trên, luôn bảo vệ quan điểm đó là xe hợp đồng trong khi các nước trên thế giới, tòa án công lý Châu Âu và các Bộ, ngành khác đều coi loại hình này bản chất là taxi

- Trong báo cáo tổng kết ngày 19/12/2017 không ghi nhận ý kiến của Bộ Công Thương (văn bản số 9299/BCT-TC ngày 06/10/2017 do Bộ trưởng Trần Tuấn Anh ký)

- Trong báo cáo tổng kết, phần chấp hành nghĩa vụ nộp thuế với ngân hàng nhà nước được nêu rất sơ sài, mặc dù Bộ Tài chính đã công bố số thuế mà 2 doanh nghiệp này nộp trong 03 năm (từ 2014 đến 2016) rất khiêm tốn, chỉ bằng 1/100 số thuế mà taxi Vinasun đã nộp.

- Trong báo cáo tổng kết không nhắc tới việc khách hàng đã từng bị lái xe Grab-Uber hành hung và cả Grab-Uber đều từ chối giải quyết hậu quả. Hiện nay khách hàng đang thuê luật sư khiếu nại cũng như kết quả xử lý hành chính đối với lái xe hiện vẫn đang bỏ ngõ. Hiện nay dư luận đang đặt câu hỏi có hay không sự tiêu cực trong việc tham mưu cho nguyên Bộ trưởng Đinh La Thăng ra quyết định 24/QĐ-BGTVT về thí điểm xe hợp đồng điện tử, bằng việc đặt sai tên gọi, đánh tráo bản chất của loại hình kinh doanh dẫn đến nhiều hệ lụy như: phá vỡ quy hoạch vận tải các địa phương, bất bình đẳng giữa các loại hình vận tải và gây thất thu cho ngân sách. Điểm nguy hại lớn nhất là Quyết định 24 đã tạo ra cơ chế mới cho một thị trường vận tải (taxi) độc quyền chẳng nhưng tại một địa phương mà trên phạm vi cả nước, bị thao túng bởi 2 ông chủ nước ngoài. Với danh nghĩa chỉ là đơn vị cung ứng phần mềm nhưng lại bỏ vốn của mình chiêu dụ khách, lái xe, tự định giá cước, đưa ra chính sách khuyến mãi chẳng những cho một đơn vị mà hàng trăm đơn vị (sau này có thể là hàng ngàn) đơn vị trên khắp cả nước mà các đơn vị taxi chính thống không thể làm được vì vi phạm pháp luật. Họ cũng trực tiếp ký hợp đồng và thu cước từ khách hàng tại Việt nam, Họ toàn quyền quy định tỷ lệ phân chia thu nhập v...v...

Đối với vấn đề này, đây là nội dung kiến nghị liên quan đến các cá nhân. Tại cuộc họp ngày 26/01/2018 do Ủy ban kinh tế của Quốc hội cùng Lãnh đạo Bộ GTVT chủ trì buổi làm việc về kiến nghị của Hiệp hội Taxi thành phố Hồ Chí Minh (có ông Tạ Long Hỷ - Chủ tịch Hiệp hội taxi thành phố Hồ Chí Minh tham dự) Ông Trần Bảo Ngọc đã làm rõ các nội dung liên quan đến kiến nghị này; tiếp đến cuộc họp ngày 07/02/2018 tại Bộ GTVT để tiếp thu ý kiến góp ý hoàn thiện dự thảo Nghị định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô thì nội dung này cũng được đề cập trao đổi, làm rõ (buổi họp có đại diện của Hiệp hội Taxi: Hà Nội, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh và đã đánh giá cao Bộ GTVT đã tiếp thu được nhiều ý kiến kiến nghị để đưa vào nội dung quy định tại dự thảo Nghị định thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ-CP).

4. Đối với nội dung kiến nghị: *“Xem xét lại việc chấp hành pháp luật của Grab-Uber có tuân thủ đúng quy định không: Mặc dù QĐ 24 chỉ cho phép thí điểm tại 05 tỉnh thành nhưng đến nay Grab-Uber đã ngang nhiên mở rộng hoạt động tại nhiều tỉnh thành khác như: Huế, Bắc Ninh, Lâm Đồng, Đồng Nai, Vũng Tàu.... Riêng tại Đà Nẵng, mặc dù chưa được phép thí điểm nhưng cả Uber-Grab đều vẫn đang hoạt động với số lượng lên đến hơn 3000 xe. Tại Khánh Hòa cả Uber- Grab đều không thèm liên hệ với Sở GTVT, không có văn phòng nhưng hiện điều hành cả ngàn xe hoạt động trái phép. Đây là việc làm coi thường pháp luật Việt Nam, coi thường Nhà nước Việt Nam của hai ông chủ nước ngoài này.”*

Vấn đề này, sau khi nhận được Công văn số 2199/SGTVT-VTPT ngày 25/12/2018 của Sở GTVT Thừa Thiên Huế về việc đề nghị xử lý hoạt động Grabcar tại tỉnh Thừa Thiên Huế; Văn bản số 3042/SGTVT-TTS ngày 22/12/2017 của Sở GTVT Bà Rịa - Vũng Tàu và trao đổi của Sở GTVT Lâm Đồng, ngày 09/01/2018, Bộ GTVT đã có Văn bản số 284/BGTVT-VT để chấn chỉnh hoạt động vận tải và cung cấp ứng dụng hỗ trợ hoạt động vận tải trên địa bàn một số địa phương.

5. Đối với nội dung kiến nghị: *“Kiến nghị loại bỏ khái niệm xe hợp đồng điện tử đối với xe ô tô có 09 chỗ ngồi trở xuống trong chương IV quy định về hợp đồng vận tải tại dự thảo nghị định thay thế nghị định số 86 mà Bộ GTVT trình Chính phủ”*

Đây là một trong các nội dung được bổ sung, hoàn thiện theo yêu cầu tại văn bản số 8277/VPCP-CN ngày 08/8/2017 và Văn bản số 7774/VPCP-CN ngày 26/7/2017 của Văn phòng Chính phủ. Trong đó quy định về kinh doanh vận tải hành khách và hàng hóa theo hợp đồng với các nội dung cơ bản sau:

- Bổ sung một chương (Chương IV) quy định về hợp đồng vận tải để bảo đảm hướng dẫn thực hiện thống nhất, rõ ràng và minh bạch trong hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa.

- Bổ sung giải thích từ ngữ về đơn vị cung ứng dịch vụ hỗ trợ kết nối hợp đồng vận tải điện tử để xác định rõ các đối tượng tham gia và hỗ trợ thực hiện việc kinh doanh vận tải của đơn vị kinh doanh vận tải, từ đó đưa ra các quy định quản lý phù hợp.

- Bổ sung quy định từ ngày 01 tháng 07 năm 2019, đơn vị kinh doanh vận tải thực hiện cung cấp thông tin tối thiểu của hợp đồng vận tải qua phần mềm do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định để tạo điều kiện thuận lợi cho công tác kiểm tra, giám sát hoạt động của loại phương tiện này, đồng thời tạo điều kiện cho các đơn vị kinh doanh vận tải thực hiện báo cáo.

- Bổ sung điều kiện kinh doanh đối với hoạt động kinh doanh vận tải hành khách sử dụng hợp đồng vận tải điện tử để đảm bảo cân bằng với các điều kiện của xe taxi, đồng thời phù hợp với yêu cầu quản lý thực tế. Nội dung này tiếp thu ý kiến góp ý của các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe taxi và các Hiệp hội vận tải. Cụ thể:

+ Bổ sung quy định chỉ các doanh nghiệp, hợp tác xã đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo hình thức hợp đồng, du lịch, taxi, vận tải hàng hóa mới được ứng dụng phần mềm hợp đồng vận tải điện tử. Đơn vị cung cấp dịch vụ kết nối hợp đồng vận tải điện tử không được cung cấp dịch vụ kết nối hợp đồng điện tử cho hộ kinh doanh vận tải, phương tiện cá nhân và các phương tiện không kinh doanh vận tải.

+ Bổ sung quy định xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách sử dụng hợp đồng điện tử có sức chứa từ 09 chỗ ngồi trở xuống (kể cả người lái) và phải có niên hạn sử dụng không quá 12 năm (tính từ ngày sản xuất).

+ Bổ sung quy định xe hợp đồng sử dụng dịch vụ kết nối hợp đồng vận tải điện tử phải có thêm biểu trưng (logo) của đơn vị cung cấp dịch vụ kết nối hợp đồng vận tải điện tử trên kính phía trước và kính phía sau xe.

Đây là quy định chung cho tất cả các doanh nghiệp cung cấp phần mềm, đơn vị vận tải đều bình đẳng trước pháp luật (không quy định cho riêng Uber, Grab).

Bộ GTVT trân trọng phúc đáp các Hiệp hội Taxi: Hà Nội, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh; đồng thời thông tin đến Văn phòng Chính phủ, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam biết và để tổng hợp theo yêu cầu tại Văn bản số 1163/VPCP-ĐMDN./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Thanh tra Bộ;
- Văn phòng Bộ;
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Sở Giao thông vận tải: Hà Nội, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh;
- Lưu VT, V.Tài (Phong 5b).

