

NDO - Đại diện Grab cho rằng, dịch vụ đặt xe của mình chỉ mang tính chất trung gian, quyền tự quyết vẫn thuộc về hành khách và tài xế thông qua việc đặt xe và nhận cước. Còn đại diện Hiệp hội Taxi Hà Nội khẳng định, xe công nghệ và xe taxi bản chất tương đồng song do quản lý khác nhau nên Nhà nước thất thu về thuế...

Toàn cảnh tọa đàm

Trong hai ngày 9 và 10/10, tại Hà Nội, Ủy ban Quốc phòng và An ninh tổ chức Tọa đàm về các dự án luật trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ 6, gồm: Luật Đường bộ; Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Luật Công nghiệp Quốc phòng An ninh và động viên công nghiệp.

Phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ và vận tải đường bộ

Trong sáng 9/10, Trung tướng Nguyễn Minh Đức, Phó Chủ nhiệm Ủy ban Quốc phòng và An ninh và Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải Lê Đình Thọ đồng chủ trì tọa đàm về dự án Luật Đường bộ.

Dự tọa đàm có các đồng chí trong Thường trực Ủy ban Quốc phòng và An ninh, đại diện lãnh đạo các bộ, ngành, các chuyên gia, nhà khoa học, doanh nghiệp liên quan lĩnh vực này...



Phó Chủ nhiệm Ủy ban Quốc phòng và An ninh Nguyễn Minh Đức phát biểu tại tọa đàm.

Phát biểu khai mạc, Phó Chủ nhiệm Ủy ban Quốc phòng và An ninh Nguyễn Minh Đức đề nghị các đại biểu dành thời gian thảo luận, trao đổi làm rõ những nội dung của dự thảo Luật Đường bộ, đóng góp ý kiến để Ủy ban Quốc phòng và An ninh có thêm thông tin từ thực tiễn, hoàn thiện báo cáo thẩm tra các dự án luật trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ 6.

Tờ trình dự thảo Luật Đường bộ do đại diện Vụ Pháp chế, Bộ Giao thông vận tải trình bày cho biết, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được Quốc hội khóa XII Kỳ họp thứ 4 thông qua ngày 13/11/2008, có hiệu lực thi hành từ ngày 1/7/2009. Qua 13 năm thực hiện, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đạt được những kết quả nhất định, tạo hành lang pháp lý cho hoạt động giao thông vận tải đường bộ; góp phần hình thành ý thức tuân thủ pháp luật của người tham gia giao thông, bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên toàn quốc... Tuy nhiên, bên cạnh đó xuất hiện một số tồn tại và các vấn đề phát sinh cần phải được xem xét để xây dựng Luật Đường bộ.



Đại diện Cơ quan soạn thảo trình bày tờ trình.

Việc xây dựng Luật Đường bộ nhằm tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách kết cấu hạ tầng đường bộ; tăng cường quản lý nhà nước, thể chế hoá chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước về phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ, phát triển vận tải đường bộ; thực hiện cam kết của Việt Nam với cộng đồng quốc tế; khắc phục những vướng mắc, bất cập trong quá trình triển khai pháp luật về

giao thông đường bộ.

Dự thảo luật gồm 6 chương, 92 điều; trong đó đã chuyển 3 chương sang Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (quy tắc giao thông đường bộ, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ, phương tiện tham gia giao thông đường bộ); đồng thời, bổ sung thêm một chương riêng về Đường bộ cao tốc (Chương III), gồm 14 điều (từ Điều 47 đến Điều 60).

Grab đề xuất chỉ là "dịch vụ trung gian kết nối vận tải"

Thảo luận tại tọa đàm về Điều 86, Dịch vụ phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô, Chủ tịch Hiệp hội Taxi Hà Nội Nguyễn Công Hùng cho rằng, bản chất của hai loại hình kinh doanh: xe công nghệ và xe taxi tương đồng nhau nhưng điều kiện quản lý khác nhau, dẫn đến Nhà nước thất thu về thuế, dữ liệu của người dân được chuyển giao cho bên thứ ba (ví dụ Uber chuyển giao cho Grab)...



Chủ tịch Hiệp hội Taxi Hà Nội Nguyễn Công Hùng tham luận tại tọa đàm.

"Đặc biệt, hiện nay bùng phát xe máy dịch vụ chở hàng như shipper sử dụng các phần mềm, vừa chở hàng công kênh vừa xem điện thoại, rất nguy hiểm,

luôn tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông. Cần phải siết chặt các tổ chức, đơn vị kinh doanh vận tải chấp hành quy định pháp luật và vi phạm thì phải bị xử lý" - ông nói và đề nghị trong luật ghi rõ doanh nghiệp kinh doanh phần mềm phải có hiện diện thương mại điện tử, có đường dây nóng trả lời khiếu nại của khách hàng và giúp cơ quan quản lý Nhà nước truy xuất thông tin khi cần thiết.

Chủ tịch Hiệp hội Taxi Hà Nội cũng đề xuất phải quy trách nhiệm thật cụ thể, không để các cá nhân tham gia tổ chức kinh doanh. Bởi qua tham quan tại Nhật Bản, Hàn Quốc, ông thấy cá nhân không được phép kinh doanh mà phải tham gia vào các tổ chức.

"Luật Đường bộ quy định rõ, kinh doanh vận tải hành khách là loại hình kinh doanh có điều kiện, nhưng một cá nhân có đủ điều kiện để tổ chức bộ phận theo dõi an toàn giao thông, có được tập huấn bài bản hay không?...", ông băn khoăn.



Giám đốc đối ngoại của Grab tại Việt Nam Đặng Thùy Trang phát biểu tại tọa đàm.

Trong khi đó, Giám đốc đối ngoại của Grab tại Việt Nam Đặng Thùy Trang đề cập khoản 6, Điều 61 Luật Đường bộ về định nghĩa kinh doanh vận tải cho biết, quy định vận tải xe ô tô là việc tổ chức, cá nhân thực hiện ít nhất một trong các công đoạn gồm: điều hành phương tiện và lái xe, quyết định giá cước để vận tải hành khách hoặc hàng hoá trên đường bộ. Dựa theo quy định này, tất cả dịch

vụ kết nối đặt xe trực tuyến như Grab, Be, Gojek... đều là dịch vụ kinh doanh vận tải.

"Điều này không thực sự phù hợp và gây khó khăn cho cả doanh nghiệp và cơ quan quản lý trong quá trình thực thi. Phía Grab đề xuất được phân loại là dịch vụ trung gian kết nối vận tải, thay vì dịch vụ kinh doanh vận tải như dự thảo luật", bà nói và viện dẫn kinh nghiệm quốc tế, không có quốc gia nào phân loại Grab vào nhóm kinh doanh vận tải. Ví dụ, Singapore gọi Grab là dịch vụ "đặt chuyến xe theo nhu cầu", Malaysia gọi là "dịch vụ trung gian", Philippines gọi là dịch vụ "mạng kết nối vận tải".

Giám đốc đối ngoại Grab cho rằng, nếu phân loại Grab vào nhóm kinh doanh vận tải thì không đúng với bản chất hoạt động của một đơn vị trung gian và dẫn đến việc đưa ra các quy định quản lý nhà nước không phù hợp. Đồng thời, dịch vụ đặt xe qua ứng dụng trực tuyến chỉ mang tính chất trung gian, giúp tăng hiệu quả giao dịch giữa hành khách và tài xế, còn quyền tự quyết vẫn thuộc về hành khách và tài xế thông qua việc đặt xe và nhận cước...

Đã kinh doanh vận tải phải chịu sự quản lý của Nhà nước

Đại diện Cơ quan soạn thảo phát biểu vấn đề này, Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải Lê Đình Thọ cho rằng, đây là vấn đề các doanh nghiệp sử dụng công nghệ trong kinh doanh vận tải. "Trong kinh doanh vận tải, tại sao gọi là kinh doanh? Vì có điều kiện và phải sinh lời. Việc kết nối giữa con người và phương tiện có thể bằng hình thức truyền thống là thủ công, hoặc sau này phát triển thì dùng công nghệ để quản lý. Còn khi đã là doanh nghiệp, hoặc tổ chức, cá nhân nào kinh doanh vận tải thì phải thoả mãn điều kiện này", Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải cho hay.



Thư trưởng Bộ Giao thông vận tải Lê Đình Thọ phát biểu tại tọa đàm.

Theo ông, một số công ty công nghệ thông tin dùng công nghệ để cung cấp dịch vụ cho lĩnh vực kinh doanh vận tải, nhưng hầu như can thiệp từ A đến Z về những điều kiện kinh doanh, mà bảo không phải kinh doanh vận tải "là không được".

"Anh sử dụng công nghệ để kết nối phương tiện và con người là áp dụng công nghệ vào. Nhưng anh trở thành đơn vị kinh doanh dịch vụ thì ông chủ phải chịu trách nhiệm, lúc đó có thể thông qua hợp đồng để chịu trách nhiệm. Trong luật, chúng tôi tách rõ các vấn đề để quản lý được và rõ trách nhiệm các tổ chức, cá nhân tham gia kinh doanh vận tải", Thư trưởng Lê Đình Thọ phân tích, đề nghị các doanh nghiệp chủ động vấn đề này và hiểu đúng bản chất để thực hiện.

Bổ sung tại tọa đàm, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam Nguyễn Văn Quyền cho biết, đại diện Grab trình bày là có nộp thuế, nhưng điều quan trọng nhất trong việc xét xem đâu là đơn vị kinh doanh vận tải đó là, họ phải chịu trách nhiệm trước Nhà nước về vấn đề thuế. Hiện Grab đang là bên quyết định giá cước vận tải, tăng giảm theo giờ trong ngày, theo thời tiết. Giữa Grab và chủ xe có ký hợp đồng thu bao nhiêu phần trăm, trong đó có phần thu thuế nộp cho Nhà nước.



Chủ tịch Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam Nguyễn Văn Quyền phát biểu tại tọa đàm.

"Như vậy, khi anh ký hợp đồng đã thể hiện Grab là bên có quyết định về giá cước, đồng thời chịu trách nhiệm, nghĩa vụ trước Nhà nước. Từ đó chúng ta có thể xác định đâu là đơn vị kinh doanh vận tải, một là chịu trách nhiệm trước khách hàng, hai là chịu trách nhiệm trước Nhà nước", Chủ tịch Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam nhấn mạnh.

"Tôi cho rằng, đã tham gia hoạt động vận chuyển con người phải có quản lý của Nhà nước. Nhưng hiện nay đang có tất cả loại hình như thế, đề nghị Bộ Giao thông vận tải rà soát lại xem nên quản lý đến đâu? Xe bus tuyến cố định đã thực hiện lâu nay trong luật, còn dạng xe cá nhân theo hướng công nghệ, xe ghép, xe làm giả hợp đồng chạy hằng ngày... thì phải quản lý theo cách nào? Làm sao bảo đảm hạ tầng của Nhà nước nhưng đồng thời thoả mãn sự đi lại của người dân" - Nguyên Phó Chủ nhiệm Ủy ban Quốc phòng và An ninh Lê Việt Trường nêu quan điểm.

Ngoài ra, tại tọa đàm, các đại biểu cũng đề cập đến hệ thống giao thông thông minh; xe khách thành phố; hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô; quy định về quảng cáo trong phương tiện giao thông đường bộ; hệ thống cơ sở dữ liệu về điểm đen giao thông...

Nguồn:

<https://nhandan.vn/toa-dam-luat-duong-bo-ban-khoan-quan-ly-grab-nhu-the-nao-post776879.html>

hiephoivantaihanghoahcm.vn