**Hội thảo lấy ý kiến doanh nghiệp về các bất cập vướng mắc của các quy định về điều kiện gia nhập thị trường, tổ chức hoạt động, quản lý của doanh nghiệp**

***Luật sư -Tiến sĩ Vũ Đặng Hải Yến***

***Giám đốc Công ty Luật TNHH SMiC***

1. ***Doanh nghiệp hàng không gia nhập thị trường có nhiều khó khăn, hạn chế hơn so với các hãng đang hoạt động***
* Doanh nghiệp kinh doanh vận chuyển hàng không được thành lập trước giai đoạn 2014 chỉ cần thực hiện thủ tục cấp Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không. Trong khi đó, Doanh nghiệp kinh doanh vận chuyển hàng không được thành lập trước từ sau năm 2014 trở đi buộc phải thực hiện đồng thời 02 thủ tục xin cấp Chủ trương đầu tư và Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không. Điều đáng nói là, cả 02 thủ tục này đều thuộc thẩm quyền chấp thuận của Thủ tướng nhưng không được phép gộp. Quy trình để được phê duyệt cũng rất phức tạp, gây khó khăn cho các doanh nghiệp kinh doanh vận chuyển hàng không gia nhập thị trường. Bên cạnh đó, trong quá trình hoạt động, nếu Doanh nghiệp kinh doanh vận chuyển hàng không có điều chỉnh về quy mô số lượng tàu bay hay các điều chỉnh khác sẽ phải đồng thời thực hiện cả 02 thủ tục điều chỉnh Chủ trương đầu tư và Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không (các doanh nghiệp kinh doanh vận chuyển hàng không thành lập trước 2014 sẽ không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh Chủ trương đầu tư).
* Nhà nước có chính sách ưu tiên, hỗ trợ cho các doanh nghiệp kinh doanh vận chuyển hàng không mới thành lập, nhưng các quy định này lại chưa có giá trị áp dụng trên thực tiễn (mặc dù văn bản đã có hiệu lực). Cụ thể, Khoản 3 Điều 7 Thông tư 53/2019/TT-BGTVT “Mức điều chỉnh giá dịch vụ cất cánh, hạ cánh tàu bay và dịch vụ điều hành bay đi, đến đối với hãng hàng không Việt Nam lần đầu tiên tham gia khai thác thị trường vận chuyển hàng không: áp dụng mức giá bằng 50% mức giá quy định; thời hạn áp dụng 36 tháng kể từ ngày bắt đầu khai thác”. Quy định là như vậy, nhưng hãng hàng không mới thành lập, khai thác chưa được 36 tháng những vẫn không được phép áp dụng. Đó là trường hợp của Bamboo Airways, tính từ thời điểm khai thác chuyển bay thương mai đầu tiên (1/2019), đến nay, BAV mới khai thác được 15 tháng, nhưng, do BAV khai thác trước thời điểm thông tư 53/2019/TT-BGTVT có hiệu lực (15/3/2020) nên hiện BAV không được xem xét áp dụng cơ chế điều chỉnh giảm giá dịch vụ như quy định tại Thông tư 53. Có thể nói, với một chủ thể “mới” như BAV mà không được xem xét áp dụng, trong khi việc ra đời một doanh nghiệp kinh doanh vận chuyển hàng không trong bối cảnh và điều kiện quy định pháp lý hiện nay được khẳng định là không nhiều. Theo đó, nếu không áp dụng cho BAV thì Khoản 3 Điều 7 Thông tư 53/2019/TT-BGTVT chỉ là điều khoản giấy, không có giá trị và ý nghĩa về thực tế áp dụng pháp luật và doanh nghiệp mới gia nhập thị trường sẽ không nhận được sự hỗ trợ cần thiết và đáng được nhận.
1. ***Quy định về vốn nhà nước tại doanh nghiệp và vốn của doanh nghiệp nhà nước đầu tư tại doanh nghiệp vẫn chưa có cách phân định rõ ràng***, theo đó, tác động đến cách thức quản lý của các doanh nghiệp, các doanh nghiệp dạng “cháu” – có vốn đầu tư của doanh nghiệp nhà nước cũng gặp nhiều khó khăn khi thực hiện các hoạt động đầu tư, kinh doanh do đứng trước sự không rõ ràng về việc có phải là Doanh nghiệp nhà nước hay không và có phải tuân theo quy định về pháp luật quản lý doanh nghiệp nhà nước hay không?