

Số: **0653** /PTM-PC

Hà Nội, ngày *05* tháng 4 năm 2018

Vv: góp ý thực hiện cắt giảm, đơn giản
hóa điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực
giao thông vận tải

Kính gửi: Vụ Pháp chế, Bộ Giao thông vận tải

Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) nhận được Công văn số 2755/BGTVT-PC của Bộ Giao thông vận tải (GTVT) về việc đề nghị có ý kiến đóng góp về đề xuất phương án cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực giao thông vận tải. Đây là văn bản tác động khá lớn đến cộng đồng doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải. Vì vậy, VCCI đã phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổ chức Hội thảo lấy ý kiến doanh nghiệp ngày 26/3/2018. Trên cơ sở ý kiến của các doanh nghiệp, hiệp hội và nghiên cứu của cán bộ, VCCI có một số ý kiến như sau:

Theo Danh mục rà soát, thì có 352/558 điều kiện kinh doanh được xem xét bãi bỏ/sửa đổi. Các điều kiện kinh doanh được bãi bỏ phần lớn là các điều kiện đang có những bất cập, vướng mắc hiện hành. Nhiều ngành, lĩnh vực có tỷ lệ cắt giảm lên tới 75%. Điều này cho thấy tinh thần cầu thị, cải cách từ phía Bộ GTVT. Cộng đồng doanh nghiệp rất hoan nghênh hoạt động và các phương án cắt giảm mà Bộ GTVT đề xuất.

Tuy nhiên, để phương án cắt giảm điều kiện kinh doanh thực sự hiệu quả, hướng đến môi trường kinh doanh thuận lợi thì hoạt động rà soát, đánh giá cần đảm bảo các yêu cầu:

- Các điều kiện kinh doanh cần được đánh giá, xem xét trên cơ sở căn cứ Điều 7 Luật Đầu tư 2014, có nghĩa các điều kiện kinh doanh chỉ nhằm đảm bảo các lợi ích công cộng;
- Các điều kiện kinh doanh cần được xem xét đánh giá một cách nhất quán: những điều kiện kinh doanh có tính chất tương tự đã được xem xét bãi bỏ ở ngành, nghề kinh doanh này thì cũng cần được kiến nghị bãi bỏ ở ngành, nghề kinh doanh khác;
- Các phương thức thay thế/chuyển hóa điều kiện kinh doanh thành hình thức quản lý khác cần tránh hiện tượng trở thành “biến tướng” của điều kiện kinh

doanh. Về mặt hình thức là bỏ, nhưng thực chất doanh nghiệp vẫn phải đáp ứng/thực hiện các quy định như một dạng điều kiện;

- Các điều kiện kinh doanh cần được rà soát một cách toàn diện, không chỉ giới hạn ở cấp nghị định, nên được mở rộng ra ở cấp luật. Nếu chỉ dừng ở cấp Nghị định thì sẽ khó giải quyết được những vấn đề bất cập cốt lõi của điều kiện kinh doanh, vì nghị định không thể quy định trái luật;
- Không chỉ dừng lại ở việc đánh giá tính hợp lý của điều kiện kinh doanh mà cần đánh giá cả ngành, nghề kinh doanh có chứa đựng các điều kiện đó. Xem xét việc xác định một ngành, nghề là ngành nghề kinh doanh có điều kiện có hợp lý không và kiến nghị sửa đổi Danh mục của Luật Đầu tư 2014.

Về cơ bản, các phương án cắt giảm trong Danh mục đáp ứng yêu cầu trên, tuy nhiên vẫn có một số vấn đề cần tiếp tục được xem xét để hoàn thiện.

I. Danh mục rà soát các quy định về điều kiện kinh doanh đối với ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực giao thông hàng hải

1. Kinh doanh dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải (từ Điều 5 đến Điều 22 Nghị định 70/2016/NĐ-CP)

Trong Danh mục rà soát, nhiều điều kiện kinh doanh đã được kiến nghị bãi bỏ, sửa đổi, trong đó có bỏ điều kiện kinh doanh của hai hoạt động “cung cấp dịch vụ thanh toán chướng ngại vật” (Điều 20, 21) và “kinh doanh dịch vụ nhập khẩu pháo hiệu hàng hải” (Điều 22). Điều này cho thấy nhiều điều kiện kinh doanh/ngành, nghề kinh doanh có điều kiện đã được đánh giá nghiêm túc, phù hợp với tinh thần của Luật đầu tư năm 2014 – chỉ kiểm soát các rủi ro của hoạt động kinh doanh tác động đến các trật tự công. VCCI đồng ý với các kiến nghị bãi bỏ, sửa đổi trong Danh mục.

Tuy nhiên, để các điều kiện kinh doanh thực sự thể hiện được đúng tinh thần của Luật đầu tư 2014 và tạo sự nhất quán trong quan điểm rà soát, đề nghị cân nhắc, xem xét một số điều kiện kinh doanh sau:

- *Một số điều kiện kinh doanh được kiến nghị bãi bỏ không đồng nhất giữa các hoạt động kinh doanh*

Các hoạt động kinh doanh dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải thường có các dạng điều kiện kinh doanh như:

- Yêu cầu phải có bộ phận chuyên trách thực hiện hoạt động chuyên môn trong hoạt động kinh doanh thuộc lĩnh vực cụ thể (từ Điều 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 16, 18)

- Yêu cầu phải có một số cơ sở vật chất nhất định, ví dụ: cầu cảng, xưởng sản xuất, trạm quản lý, tàu chuyên dùng (Điều 5, 6, 7, 8, 11, 12, 14)

Các dạng điều kiện trên đã được kiến nghị *bãi bỏ ở một số* hoạt động kinh doanh, nhưng lại vẫn được giữ ở một số hoạt động kinh doanh trong cùng nhóm bảo đảm an toàn hàng hải.

Ví dụ 1: trong điều kiện cung cấp dịch vụ thiết lập, vận hành, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải khu nước, vùng nước, luồng hàng hải chuyên dùng (Điều 6), các điều kiện “có 01 cầu cảng”, “có 01 xưởng để sản xuất, bảo trì báo hiệu với các trang thiết bị phù hợp” đã được kiến nghị bãi bỏ với lý do “để doanh nghiệp tự chủ động”.

Tuy nhiên, cũng với điều kiện “có 01 cầu cảng”, “có 01 xưởng sản xuất, bảo trì báo hiệu với các trang thiết bị phù hợp theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải” của hoạt động cung cấp dịch vụ thiết lập, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải, luồng hàng hải công cộng và tuyến hàng hải (Điều 5) lại vẫn được giữ nguyên, trong khi xét về bản chất thì điều kiện của hai hoạt động kinh doanh trên tương tự nhau.

Ví dụ 2: trong điều kiện cung cấp dịch vụ thiết lập, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải, luồng hàng hải công cộng và tuyến hàng hải (Điều 5), điều kiện “có bộ phận chuyên trách thực hiện thiết lập, vận hành, bảo trì báo hiệu hàng hải, khu nước, vùng nước, luồng hàng hải công cộng và tuyến hàng hải” (khoản 1, 2) đã được kiến nghị bãi bỏ vì “bộ phận này là đương nhiên các doanh nghiệp phải có không cần phải quy định tại Nghị định”.

Tuy nhiên, “bộ phận chuyên trách thực hiện dịch vụ thiết lập, vận hành, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải, khu nước, vùng nước, luồng hàng hải chuyên dùng” vẫn được giữ lại trong các điều kiện “cung cấp dịch vụ thiết lập, vận hành, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải khu nước, vùng nước, luồng hàng hải chuyên dùng” (Điều 6).

Việc bãi bỏ các điều kiện kinh doanh chưa đồng nhất này có thể khiến cho quan điểm về rà soát chưa nhất quán, hơn nữa các điều kiện được giữ lại tại các hoạt động kinh doanh cùng nhóm, cũng không nhằm đảm bảo lợi ích công nào.

Vì vậy, đề nghị cân nhắc, *bãi bỏ thêm* các điều kiện kinh doanh sau:

- Điều kiện cung cấp dịch vụ thiết lập, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải, luồng hàng hải công cộng và tuyến hàng hải (Điều 5): đề nghị bỏ 02

điều kiện: i) có 01 cầu cảng; ii) có 01 xưởng sản xuất, bảo trì báo hiệu với các trang thiết bị phù hợp theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;

- Điều kiện cung cấp dịch vụ thiết lập, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải, luồng hàng hải chuyên dùng (Điều 6): đề nghị bỏ điều kiện “có bộ phận chuyên trách thực hiện dịch vụ thiết lập, vận hành, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải, khu nước, vùng nước, luồng hàng hải chuyên dùng”;
- Điều kiện cung cấp dịch vụ khảo sát phục vụ công bố thông báo hàng hải (Điều 7): đề nghị bỏ điều kiện “có bộ phận chuyên trách thực hiện dịch vụ khảo sát khu nước, vùng nước, luồng hàng hải công cộng và tuyến hàng hải”;
- Điều kiện cung cấp dịch vụ điều tiết bảo đảm an toàn hàng hải trong khu nước, vùng nước, luồng hàng hải chuyên dùng (Điều 12): đề nghị bỏ điều kiện “có bộ phận chuyên trách thực hiện điều tiết bảo đảm an toàn hàng hải”;
- Điều kiện cung cấp dịch vụ khảo sát, xây dựng, phát hành hải đồ vùng nước cảng biển, luồng hàng hải và tuyến hàng hải; xây dựng và phát hành tài liệu, ấn phẩm an toàn hàng hải (Điều 13): đề nghị bỏ điều kiện “phải có bộ phận chuyên trách thực hiện dịch vụ khảo sát, xây dựng và phát hành hải đồ vùng nước cảng biển, luồng hàng hải và tuyến hàng hải; xây dựng và phát hành tài liệu, ấn phẩm hàng hải”;
- Điều kiện cung cấp dịch vụ thông tin điện tử hàng hải (Điều 15): đề nghị bỏ điều kiện “có bộ phận chuyên trách thực hiện dịch vụ thông tin điện tử hàng hải”
- Điều kiện cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải (Điều 17): đề nghị bỏ điều kiện “có bộ phận chuyên trách thực hiện dịch vụ hoa tiêu hàng hải”

- *Một số điều kiện kinh doanh chưa được điều chỉnh tương ứng sau khi một số điều kiện kinh doanh liên quan được điều chỉnh*

Về điều kiện cung cấp dịch vụ thiết lập, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải, luồng hàng hải công cộng và tuyến hàng hải (Điều 5), điều kiện “có bộ phận chuyên trách thực hiện thiết lập, vận hành, bảo trì báo hiệu hàng hải, khu nước, vùng nước, luồng hàng hải công cộng và tuyến hàng hải” đã được kiến nghị bãi bỏ. Tuy nhiên, các điều kiện “người được bổ nhiệm giữ vị trí *phụ trách bộ phận* thiết lập, vận hành, duy trì ...” lại chưa được điều chỉnh tương ứng là chưa phù hợp, vì hiện tại đã không còn yêu cầu bắt buộc phải có bộ phận

chuyên trách, do đó yêu cầu tiêu chuẩn cho vị trí phụ trách bộ phận chuyên trách cũng phải điều chỉnh theo.

Để bảo đảm tương thích giữa các điều kiện sau khi đã được điều chỉnh, đề nghị Quý Bộ sửa đổi điều kiện về người phụ trách bộ phận chuyên trách theo hướng, điều kiện về trình độ áp dụng đối với người *thực hiện* hoạt động vận hành, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải ...

Đồng thời, đề nghị điều chỉnh điều kiện này tại các hoạt động: cung cấp dịch vụ thiết lập, vận hành, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải khu nước, vùng nước, luồng hàng hải chuyên dùng (Điều 6); cung cấp dịch vụ khảo sát phục vụ công bố thông báo hàng hải (Điều 7); cung cấp dịch vụ khảo sát khu nước, vùng nước, luồng hàng hải chuyên dùng phục vụ thông báo hàng hải (Điều 8); cung cấp dịch vụ điều tiết đảm bảo an toàn hàng hải trong khu nước, vùng nước và luồng hàng hải công cộng (Điều 11); cung cấp dịch vụ điều tiết đảm bảo an toàn hàng hải trong khu nước, vùng nước và luồng hàng hải chuyên dùng (Điều 12); cung cấp dịch vụ khảo sát, xây dựng, phát hành hải đồ vùng nước cảng biển, luồng hàng hải và tuyến hàng hải; xây dựng và phát hành tài liệu, ấn phẩm an toàn hàng hải (Điều 13); cung cấp dịch vụ thông tin điện tử hàng hải (Điều 15); cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải (Điều 17, 18).

- *Một số điều kiện kinh doanh chưa đảm bảo yếu tố minh bạch*

Hoạt động cung cấp dịch vụ khảo sát phục vụ công bố thông báo hàng hải, doanh nghiệp phải đáp ứng điều kiện “có đầy đủ trang thiết bị đo đạc, khảo sát *phù hợp*” (Điều 7 Nghị định 70). Đây là dạng điều kiện chưa cụ thể, chưa rõ ràng, vì không biết thế nào được cho là “*phù hợp*”. Hơn nữa, việc có trang thiết bị để phục vụ cho hoạt động khảo sát phục vụ công bố thông báo hàng hải là *đương nhiên* doanh nghiệp phải có nếu muốn hoạt động trong lĩnh vực này.

Do đó, đề nghị Quý Bộ cân nhắc bỏ “có đầy đủ trang thiết bị đo đạc, khảo sát *phù hợp*”, đồng thời bỏ điều kiện tương tự này ở các hoạt động khác như: cung cấp dịch vụ khảo sát khu nước, vùng nước, luồng hàng hải chuyên dùng phục vụ thông báo hàng hải (Điều 8); cung cấp dịch vụ khảo sát, xây dựng, phát hành hải đồ vùng nước, cảng biển, luồng hàng hải và tuyến hàng hải; xây dựng và phát hành tài liệu, ấn phẩm an toàn hàng hải (Điều 13).

2. Kinh doanh vận tải biển, dịch vụ đại lý tàu biển, lai dắt tàu biển¹

Đối với ngành kinh doanh vận tải biển, Danh mục đã có những sửa đổi quan trọng, trong đó:

¹ Nghị định 160/2016/NĐ-CP

- Thay đổi phương thức quản lý, từ “tiền kiểm” sang “hậu kiểm” đối vận tải biển quốc tế, vận tải biển nội địa;
- Bãi bỏ nhiều điều kiện kinh doanh bất cập, vướng mắc trên thực tế

Những kiến nghị sửa đổi trên sẽ là bước chuyển lớn, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong hoạt động kinh doanh vận tải biển, dịch vụ đại lý tàu biển. Tuy nhiên, để tạo bước đột phá, cải cách, đề nghị cân nhắc, xem xét các vấn đề sau:

- *Về kinh doanh vận tải biển quốc tế (Điều 5):*

Đề nghị cân nhắc bỏ thêm các điều kiện:

- Có bộ phận quản lý hoạt động kinh doanh, khai thác vận tải biển
- Có bộ phận thực hiện công tác pháp chế

Đây là những điều kiện không có tính đặc thù trong kinh doanh vận tải biển quốc tế mà có thể có ở bất kì ngành, nghề kinh doanh nào. Hơn nữa, các điều kiện này nhằm hướng đến đảm bảo hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp, cũng như đảm bảo cho việc doanh nghiệp hiểu, chấp hành tốt pháp luật hay phục vụ cho các vụ việc giải quyết tranh chấp của doanh nghiệp². Đây là những mục tiêu không phù hợp để quy định về điều kiện kinh doanh và là những yếu tố do thị trường quyết định, nhu cầu tự thân của doanh nghiệp. Do đó, để đảm bảo tính hợp lý, đề nghị bỏ các điều kiện này.

- *Về kinh doanh vận tải biển nội địa (Điều 6)*

Đề nghị cân nhắc bỏ thêm điều kiện “người phụ trách bộ phận quản lý hoạt động kinh doanh, khai thác vận tải biển phải tốt nghiệp cao đẳng trở lên thuộc một trong các chuyên ngành hàng hải, ngoại thương, thương mại hoặc kinh tế”, vì lý do đây là nhu cầu tự thân của doanh nghiệp, hơn nữa mục tiêu của quy định này không phù hợp với các quy định về điều kiện kinh doanh quy định tại Luật Đầu tư 2014.

- *Về kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển (Điều 11, 12) và kinh doanh dịch vụ lái dắt tàu biển (Điều 13, 14)*

Hiện tại, các quy định pháp luật hiện hành đang xác định đây là hai hoạt động kinh doanh có điều kiện. Điều này chưa hợp lý, bởi:

“Đại lý tàu biển” là dịch vụ mà người đại lý nhân danh chủ tàu hoặc người khai thác tàu biển tiến hành các dịch vụ liên quan đến tàu biển hoạt động tại cảng (ví dụ: thực hiện các thủ tục tàu biển đến, rời cảng; ký kết hợp đồng vận chuyên, hợp đồng bảo hiểm hàng hải, hợp đồng bốc dỡ hàng hóa, hợp đồng thuê tàu,

² Mục tiêu được giải trình trong các tài liệu/cuộc họp tại thời điểm Nghị định 160 đang ở dạng Dự thảo

hợp đồng thuê thuyền viên; ký phát vận đơn hoặc chứng từ vận chuyển tương đương; cung ứng vật tư, nhiên liệu, thực phẩm, nước sinh hoạt cho tàu biển; trình kháng nghị hàng hải; thông tin liên lạc với chủ tàu hoặc người khai thác tàu; dịch vụ liên quan đến thuyền viên; thu, chi các khoản tiền liên quan đến hoạt động khai thác tàu; giải quyết tranh chấp về hợp đồng vận chuyển hoặc về tai nạn hàng hải và dịch vụ khác liên quan đến tàu biển³).

Như vậy, về mặt bản chất, đây là một dịch vụ đại diện/ủy quyền thực hiện công việc, tương tự như rất nhiều hoạt động đại lý trong các lĩnh vực ngành, nghề khác. Những rủi ro xuất phát từ hoạt động dịch vụ đại lý tàu biển này, nếu có, sẽ chỉ ảnh hưởng trực tiếp tới quyền và lợi ích của chủ tàu hoặc người khai thác tàu biển (người đã ủy quyền cho đại lý tàu biển thực hiện các công việc thay mình). Ngay cả khi hoạt động của đại lý tàu biển có liên quan tới cơ quan nhà nước (ví dụ thủ tục cho tàu đến, rời cảng) thì nếu xảy ra rủi ro nào (ví dụ do đại lý làm sai) thì người chịu trách nhiệm trước Nhà nước vẫn là chủ tàu, người khai thác tàu biển chứ không phải đại lý. Vì vậy, gần như không có rủi ro nào đáng kể đối với các trật tự công từ hoạt động đại lý tàu biển lớn hơn tác động từ các ngành nghề kinh doanh thông thường khác.

Nếu lo ngại tính nhạy cảm của dịch vụ này trong trường hợp đại lý tàu biển là doanh nghiệp đầu tư nước ngoài thì hoàn toàn có thể kiểm soát bằng các điều kiện đầu tư theo cam kết, chỉ áp dụng riêng cho nhà đầu tư nước ngoài, chứ không nên là điều kiện kinh doanh (áp dụng cho mọi chủ thể). Chú ý rằng theo cam kết của Việt Nam trong WTO thì lĩnh vực đại lý tàu biển là dịch vụ mà Việt Nam không mở cửa hoàn toàn cho nhà đầu tư nước ngoài (hiện nay, nhà đầu tư nước ngoài chỉ được góp vốn không quá 49% tổng số vốn điều lệ của doanh nghiệp kinh doanh đại lý tàu biển), mà theo quy định của Luật đầu tư 2014 thì doanh nghiệp có vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài dưới 49% tổng vốn điều lệ, cũng được xem là doanh nghiệp trong nước.

“Lai dất tàu biển” là việc lai, kéo, đẩy hoặc túc trực bên cạnh tàu biển, các phương tiện nổi khác trên biển và trong vùng nước cảng biển bằng tàu lai⁴. Hoạt động này cũng có tính chất cung cấp dịch vụ và những rủi ro xuất phát từ hoạt động lai dất sẽ ảnh hưởng một phần đến hoạt động của tàu biển, các phương tiện nổi và quyền lợi của các bên sẽ được đảm bảo bởi cơ chế giải quyết tranh chấp tư. Sự tác động của hoạt động lai dất tàu biển tới các lợi ích

³ Điều 235 Bộ luật Hàng hải 2015

⁴ Điều 256 Bộ luật hàng hải 2015

công cộng chưa nhận thấy đến mức Nhà nước buộc phải can thiệp bằng các điều kiện kinh doanh đối với các chủ thể lai dất mà có thể can thiệp bằng các biện pháp quản lý khác (chẳng hạn: yêu cầu các nguyên tắc an toàn khi lai dất tàu biển, phương tiện nổi...).

3. Điều kiện nhập khẩu tàu biển đã qua sử dụng⁵

Đề nghị:

- Điều chỉnh điều kiện “có đăng ký ngành, nghề kinh doanh nhập khẩu tàu biển đã qua sử dụng để phá dỡ” theo hướng là “doanh nghiệp thành lập theo quy định của pháp luật”, vì hiện tại Luật doanh nghiệp 2014 không còn ghi ngành, nghề đăng ký kinh doanh trên Giấy đăng ký doanh nghiệp;
- Bỏ điều kiện “có vốn pháp định tối thiểu 50 tỷ đồng” vì: không thấy mối liên hệ giữa điều kiện này với những trật tự công nào được đảm bảo (nếu doanh nghiệp không có 50 tỷ đồng thì hoạt động nào của doanh nghiệp sẽ tác động đến môi trường, sức khỏe, tính mạng, an ninh quốc gia?). Hơn nữa, cũng là điều kiện về vốn tương tự ở các ngành, nghề khác trong lĩnh vực hàng hải, Danh mục đã kiến nghị bãi bỏ vì lý do Luật doanh nghiệp không còn yêu cầu về vốn pháp định, tại sao ở hoạt động này lại không được kiến nghị bãi bỏ?

4. Kinh doanh khai thác cảng biển⁶

Đề nghị:

- Bỏ quy định về thời hạn thuê kho, bãi 05 năm tại khoản 1 Điều 7, vì đây là điều kiện can thiệp vào yếu tố thị trường. Thời hạn thuê bao lâu tùy thuộc vào thỏa thuận của các bên

5. Kinh doanh dịch vụ đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển⁷

Đề nghị cân nhắc về việc xác định kinh doanh dịch vụ đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển; kinh doanh dịch vụ sửa chữa tàu biển là *ngành, nghề kinh doanh có điều kiện*. Bởi vì, tàu biển khi được đưa ra sử dụng sẽ trải qua quá trình kiểm tra, cấp giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật, an ninh hàng hải. Vì vậy, dù tàu biển được đóng mới, hoán cải, sửa chữa ở cơ sở nào, dây chuyền ra sao thì đều được kiểm soát về chất lượng bởi cơ quan nhà nước có thẩm quyền trước khi lưu thông. Do đó, các yếu tố tác động đến các lợi ích công cộng đã được kiểm soát thông qua kiểm soát sản phẩm.

⁵ Nghị định 114/2014/NĐ-CP

⁶ Nghị định 37/2017/NĐ-CP

⁷ Nghị định 111/2016/NĐ-CP

Đề nghị bỏ tất cả các điều kiện kinh doanh đối với dịch vụ đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển.

II. Danh mục rà soát các điều kiện kinh doanh đối với các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực đường thủy nội địa

1. Điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa⁸

a. Điều kiện chung⁹

- Danh mục đề xuất bỏ các điều kiện “Thuyền viên phải có bằng, chứng chỉ chuyên môn theo quy định”; “thuyền viên phải đủ tiêu chuẩn về sức khỏe theo quy định của Bộ Y tế”, “Phương tiện phải bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường”; “Mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện với hành khách và người thứ ba” vì lý do “đã được quy định tại Luật Giao thông đường thủy nội địa”. Đây không phải là lý do phù hợp để bãi bỏ điều kiện kinh doanh, hơn nữa với lý do này thì điều kiện này *không được bãi bỏ* vì vẫn có trong Luật. Đề nghị đánh giá lại hai điều kiện này dưới góc độ là tính chất của một điều kiện kinh doanh, theo quy định của Luật Đầu tư 2014 để xem xét bãi bỏ/sửa đổi điều kiện áp dụng đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường thủy nội địa, kể cả kiến nghị sửa đổi Luật Giao thông đường thủy nội địa.

Xét bản chất, yêu cầu về “Phương tiện phải đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định”; “Mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện đối với hành khách và người thứ ba” là trách nhiệm của doanh nghiệp phải thực hiện trong quá trình hoạt động, không phải là các điều kiện ban đầu khi gia nhập thị trường. Do đó, đề nghị điều chỉnh lại lý do bãi bỏ hai điều kiện này.

- Đề nghị bỏ điều kiện “phương tiện phải phù hợp với hình thức và phương án kinh doanh” vì quy định này chưa rõ ràng (như thế nào được cho là “phù hợp”) và không cần thiết (doanh nghiệp sẽ tự chủ trong vấn đề này).

b. Kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định¹⁰

- Danh mục đề xuất bỏ điều kiện “Nhân viên phục vụ trên phương tiện phải được tập huấn về nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải” tuy nhiên lý do bỏ là “chuyển nội dung này sang hoạt động quản lý (vì lúc này doanh nghiệp chưa hình thành nên chưa xem xét đến việc nhân viên phục vụ phải được tập huấn nghiệp vụ)” là chưa phù hợp. Bởi vì, nghĩa vụ này sẽ chuyển từ dạng quy định này sang dạng quy định khác, trong khi xét về bản

⁸ Nghị định 110/2014/NĐ-CP

⁹ Điều 5 Nghị định 110/2014/NĐ-CP

¹⁰ Điều 6 Nghị định 110/2014/NĐ-CP

chất thì doanh nghiệp vẫn phải thực hiện. Xét tính hợp lý của quy định thì việc yêu cầu nhân viên phục vụ phải được tập huấn là chưa phù hợp, bởi vì mục tiêu hướng đến của quy định là bảo đảm chất lượng phục vụ của doanh nghiệp. Tuy nhiên, chất lượng dịch vụ sẽ do doanh nghiệp tự điều chỉnh, xuất phát từ yếu tố thị trường, có sự cạnh tranh, do đó Nhà nước không cần thiết phải quy định cứng vắn đề này. Vì vậy, đề nghị bỏ hoàn toàn quy định này.

- Góp ý tương tự đối với điều kiện kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng chuyển quy định tại Điều 7 Nghị định 110/2014/NĐ-CP.

c. Việc phân chia các hình thức kinh doanh

Luật Giao thông đường thủy nội địa đang phân chia hoạt động vận tải hành khách thủy nội địa theo bốn hình thức: tuyến cố định, hợp đồng, du lịch, ngang sông. Việc phân chia cứng theo bốn hình thức cố định như hiện tại sẽ khiến cho doanh nghiệp gặp khó khăn nếu muốn cùng lúc kinh doanh/chuyển đổi hình thức kinh doanh vận tải thủy nội địa, trong khi đó thị trường vốn đa dạng và linh hoạt trong các hình thức kinh doanh. Mặt khác, nếu trong tương lai xuất hiện thêm hình thức kinh doanh mới, cơ quan nhà nước sẽ gặp lúng túng trong việc xác định các hình thức quản lý phù hợp.

Vì vậy, để đảm bảo phù hợp với thực tế, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp, đề nghị sửa đổi Luật Giao thông đường thủy theo hướng: chỉ phân chia kinh doanh vận tải theo hai loại: hành khách và hàng hóa. Đối với kinh doanh vận tải hành khách thì quy định áp dụng điều kiện chung, trong đó tập trung vào các yếu tố đảm bảo đến sự an toàn khi vận hành các phương tiện thủy nội địa (yêu cầu về an toàn kỹ thuật của tàu, trình độ của người lái tàu cũng như các thuyền viên).

2. Kinh doanh dịch vụ đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phục hồi phương tiện thủy nội địa¹¹

Góp ý tương tự đối với kinh doanh dịch vụ đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phục hồi phương tiện tàu biển. Đây là hoạt động cần kiểm soát chất lượng phương tiện thủy nội địa – loại hàng hóa tác động đến các lợi ích công cộng, chứ không phải là kiểm soát quá trình tạo ra, sửa chữa sản phẩm. Nhà nước đã kiểm soát bằng việc đăng kiểm và cấp Giấy giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa vì vậy sẽ kiểm soát được các rủi ro của phương tiện này, vì vậy việc áp đặt điều kiện kinh doanh của chủ thể đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phục hồi phương tiện thủy nội địa là quá mức cần thiết.

¹¹ Điều 6 Nghị định 24/2015/NĐ-CP

III. Danh mục rà soát các quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức và kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng nguy hiểm

1. Kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức nội địa

“Vận tải đa phương thức” là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức¹². Đối với hoạt động vận tải đa phương thức sẽ có pháp luật của mỗi phương thức vận tải điều chỉnh, nếu doanh nghiệp kinh doanh hai hay nhiều phương thức vận tải, sẽ phải đáp ứng tất cả các điều kiện (nếu có) của pháp luật chuyên ngành. Như vậy, về việc kiểm soát rủi ro đối với hoạt động vận tải đa phương thức, đã có pháp luật của mỗi phương thức vận tải điều chỉnh. Do đó, không cần thiết phải quy định điều kiện chung của hoạt động vận tải đa phương thức.

Hơn nữa, ngay bản thân điều kiện kinh doanh của vận tải đa phương thức nội địa cũng đã hướng đến pháp luật của mỗi phương thức vận tải và các điều kiện còn lại có tính chất như là trách nhiệm của doanh nghiệp trong quá trình hoạt động hơn là điều kiện gia nhập thị trường (ví dụ: “có hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức”).

Vì vậy, đề nghị bỏ “kinh doanh vận tải đa phương thức nội địa” là ngành nghề kinh doanh có điều kiện.

2. Vận chuyển hàng nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ¹³

Đề nghị chuyển điều kiện “Phương tiện vận chuyển hàng nguy hiểm phải dán biểu trưng nguy hiểm của loại, nhóm loại hàng đang vận chuyển. Nếu trên một phương tiện có xếp nhiều loại hàng khác nhau thì phía ngoài phương tiện cũng dán đầy đủ biểu trưng của loại hàng hóa đó. Vị trí dán biểu trưng ở hai bên và phía sau phương tiện” thành nội dung quản lý, vì đây không phải là điều kiện kinh doanh.

IV. Danh mục rà soát các điều kiện kinh doanh đối với các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng

1. Kinh doanh vận tải hàng không¹⁴

- Điều kiện “Số lượng tàu bay tối thiểu (03 tàu bay đối với kinh doanh vận chuyển hàng không; 01 tàu bay đối với kinh doanh hàng không chung)¹⁵”.
- Không rõ căn cứ để đưa ra số lượng tối thiểu tàu bay doanh nghiệp phải có và

¹² Khoản 1 Điều 2 Nghị định 87/2009/NĐ-CP

¹³ Điều 13 Nghị định 104/2009/NĐ-CP

¹⁴ Nghị định 92/2016/NĐ-CP

¹⁵ Điều 6 Nghị định 92/2016/NĐ-CP

chưa nhận thấy mối liên hệ giữa tác động của việc doanh nghiệp không có số lượng tối thiểu tàu bay này thì lợi ích công cộng nào sẽ bị ảnh hưởng. Đề nghị giải trình về điều kiện này, trong trường hợp giải trình không liên quan đến tính chất của điều kiện kinh doanh, Đề nghị cân nhắc bỏ điều kiện này;

- Điều kiện về mức vốn tối thiểu¹⁶: cần xem xét điều kiện này ở các góc độ
 - Yêu cầu doanh nghiệp hàng không phải đáp ứng số vốn tối thiểu nhằm hướng đến mục tiêu nào? Nếu chỉ là đảm bảo hiệu quả kinh doanh thì đây là mục tiêu không phù hợp khi quy định về điều kiện kinh doanh
 - Việc xác định số vốn dựa trên số lượng tàu bay được khai thác và khai thác vận chuyển hàng không nội địa hay quốc tế dường như chưa hợp lý và không rõ về mục tiêu quản lý, cũng như căn cứ xác định.
 - Nhiều ngành, nghề trong lĩnh vực giao thông vận tải được rà soát đã kiến nghị bãi bỏ yêu cầu về vốn pháp định, tại sao kinh doanh vận chuyển hàng không lại không đề cập đến?

Đề nghị giải trình các vấn đề trên. Trong trường hợp các giải trình không liên quan đến việc điều kiện này nhằm kiểm soát các rủi ro của kinh doanh hàng không đối với trật tự công, đề nghị bỏ các điều kiện về vốn tối thiểu.

2. Kinh doanh cảng hàng không, sân bay¹⁷

Điều kiện về mức vốn tối thiểu: các lập luận tương tự như mục 1 ở trên, đề nghị giải trình về điều kiện này, trong trường hợp các giải trình không liên quan đến việc điều kiện này nhằm kiểm soát các rủi ro của kinh doanh hàng không đối với trật tự công, đề nghị bỏ các điều kiện về vốn tối thiểu.

3. Kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay¹⁸

- Về mức vốn tối thiểu: góp ý tương tự mục 1, 2 ở trên
- “Có tổ chức bộ máy bảo đảm việc cung ứng các dịch vụ hàng không”, đề nghị bỏ điều kiện này vì quy định chung chung, thiếu minh bạch và là can thiệp vào quyền tổ chức bộ máy của doanh nghiệp.

V. Danh mục rà soát các điều kiện kinh doanh đối với các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực đường sắt

1. Kinh doanh vận tải đường sắt¹⁹

Danh mục đề nghị sửa các điều kiện:

¹⁶ Điều 8 Nghị định 92/2016/NĐ-CP

¹⁷ Điều 14 Nghị định 92/2016/NĐ-CP

¹⁸ Điều 16 Nghị định 92/2016/NĐ-CP

¹⁹ Nghị định 14/2015/NĐ-CP

- Người được giao chịu trách nhiệm chính về quản lý kỹ thuật khai thác vận tải phải có trình độ đại học
- Có ít nhất ba (03) năm kinh nghiệm về khai thác vận tải đường sắt

Thành các điều kiện:

- Có bộ phận phụ trách công tác an toàn vận tải đường sắt
- Điều kiện nhân lực: có ít nhất 01 người phụ trách công tác an toàn có trình độ đại học về chuyên ngành vận tải đường sắt và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trực tiếp về quản lý, khai thác vận tải đường sắt; người được giao chịu trách nhiệm chính về quản lý kỹ thuật khai thác vận tải phải có trình độ đại học và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc về khai thác vận tải đường sắt

Việc sửa đổi thành các điều kiện như đề xuất của Danh mục đường như chưa hợp lý ở điểm:

- Can thiệp vào quyền tự chủ trong tổ chức bộ máy của doanh nghiệp khi yêu cầu phải có bộ phận chuyên trách về công tác an toàn vận tải đường sắt
- Các điều kiện được sửa đổi có phần gia tăng hơn so với điều kiện đang được dự kiến sửa đổi.

Đề nghị giữ nguyên như quy định tại Nghị định 14.

2. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt²⁰

Góp ý về điều kiện tổ chức bộ máy và nhân lực tương tự như mục 1.

VI. Danh mục rà soát các điều kiện kinh doanh đối với các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực giao thông đường bộ

1. Phương thức quản lý

Hiện tại, các quy định đang phân chia kinh doanh vận tải theo các hình thức cố định²¹: kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định; bằng xe buýt theo tuyến cố định; bằng xe taxi; theo hợp đồng; du lịch, tương ứng với mỗi hình thức kinh doanh này sẽ có những điều kiện kinh doanh riêng.

Thực tế, việc chia theo các hình thức kinh doanh vận tải trên gặp rất nhiều bất cập và lúng túng ngay trong chính các nhà làm chính sách. Cụ thể:

- Có rất nhiều loại hình kinh doanh giao thoa nhau và rất khó phân biệt. Chẳng hạn, kinh doanh vận tải theo hình thức hợp đồng và kinh doanh vận tải khách

²⁰ Điều 8-10 Nghị định 14/2015/NĐ-CP

²¹ Điều 66 Luật giao thông đường bộ 2008

du lịch. Về bản chất, đây đều là hình thức vận tải khách theo hợp đồng, chỉ khác là đối tượng vận chuyển, vì vậy việc phân định ra làm hai hình thức kinh doanh này là chưa hợp hợp lý, từ đó dẫn tới việc nhiều xe thực chất là vận tải khách du lịch nhưng lại “núp bóng” dưới hình thức xe hợp đồng (vì điều kiện kinh doanh xe hợp đồng dễ dàng hơn xe du lịch);

- Hay như kinh doanh vận tải theo hình thức hợp đồng, du lịch với kinh doanh vận tải theo tuyến cố định. Hiện nay các nhà quản lý đang rất đau đầu trong việc giải quyết hiện tượng, xe chạy hợp đồng/du lịch nhưng lại kinh doanh tương tự như xe chạy tuyến cố định²². Từ những sự việc như trên, các nhà chính sách lại tìm giải pháp bằng cách điều chỉnh các quy định để làm thế nào phân định rõ được xe hợp đồng và xe chạy tuyến cố định, theo hướng đưa ra một số nét đặc trưng của xe hợp đồng (ví dụ: lái xe phải mang theo hợp đồng; trước khi vận chuyển hành khách phải thông báo tới sở giao thông về hợp đồng trong đó có nêu về tuyến đường vận chuyển, số lượng khách; xe hợp đồng không được lặp đi lặp lại một tuyến đường...). Tuy nhiên, những quy định để phân định danh rõ xe hợp đồng chỉ tạo ra những gánh nặng cho doanh nghiệp (về thủ tục hành chính; tạo những nguy cơ bị xử phạt do vi phạm) mà chưa đưa đến hiệu quả quản lý nào đáng kể;
- Có nhiều hình thức kinh doanh vận tải mới nhưng lại không biết xếp vào hình thức kinh doanh nào và từng có nhiều tranh luận về việc cấm hay cho phép các hình thức kinh doanh này, tính bình đẳng trong cạnh tranh giữa các doanh nghiệp trong cùng một hình thức kinh doanh²³. Điển hình nhất là xe Uber, Grab. Khi Uber mới vào thị trường Việt Nam, hình thức vận tải tương tự như taxi, xe hợp đồng, nhưng chủ thể vận chuyển lại không phải chịu bất kỳ ràng buộc nào như các doanh nghiệp kinh doanh xe taxi hay hợp đồng (yêu cầu về quy mô, cơ cấu tổ chức hay các tuyến đường được phép vận chuyển...). Chỉ cần có xe ô tô, phần mềm kết nối giữa người lái xe và khách hàng là có thể hình thành nên một hình thức kinh doanh vận tải. Các nhà quản lý khá lúng túng khi chưa thể phân định rõ Uber, Grab vào hình thức kinh doanh nào trong 05 hình thức kinh doanh được liệt kê trong luật. Trong khi đó, rõ ràng, cùng là hình thức kinh doanh vận tải nhưng đang có sự bất bình đẳng khi áp dụng điều kiện giữa xe Uber, Grab với các xe vận tải theo mô hình truyền thống.

²² <http://www.baomoi.com/quyet-liet-xu-ly-xe-du-lich-tra-hinh/c/21909009.epi>

²³ <http://www.tienphong.vn/kinh-te/taxi-truyen-thong-lot-mao-can-tranh-uber-grab-1160012.tpo>

Như vậy, cần phải đánh giá lại về cơ chế quản lý đang áp dụng đối với các hình thức kinh doanh vận tải và những bất cập, chưa hợp lý của việc đóng khung kinh doanh vận tải theo 05 hình thức như quy định hiện hành. Đồng thời, việc có thêm hình thức vận tải mới sẽ khiến chúng ta cần nhìn nhận lại tính hợp lý của các điều kiện kinh doanh đang thiết kế cho kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

Từ những phân tích trên, đề nghị phân định lại phương thức quản lý đối với hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo hướng: Phân chia thành hai loại: kinh doanh vận tải hành khách và kinh doanh vận tải hàng hóa. Đối với kinh doanh vận tải hành khách chỉ quy định điều kiện kinh doanh chung và các điều kiện tập trung vào các yếu tố có thể tác động đến an toàn giao thông khi đưa phương tiện vào kinh doanh.

2. Kinh doanh vận tải đường bộ²⁴

- Các điều kiện:

- Nhân viên phục vụ trên xe phải được tập huấn về nghiệp vụ
- Nhân viên phục vụ trên xe vận tải khách du lịch còn phải được tập huấn về nghiệp vụ du lịch theo quy định
- Người điều hành vận tải phải có trình độ chuyên môn về vận tải từ trung cấp trở lên hoặc có trình độ từ cao đẳng trở lên đối với các chuyên ngành kinh tế, kỹ thuật khác
- Người điều hành có thời gian công tác liên tục tại đơn vị vận tải từ 03 năm trở lên

Danh mục đề xuất sửa đổi các điều kiện trên theo hướng “chuyên hóa các nội dung này thành hoạt động quản lý”. Giải pháp này dường như không phù hợp, vì dù là điều kiện kinh doanh hay nghĩa vụ của doanh nghiệp trong quá trình hoạt động thì các quy định trên là không phù hợp, can thiệp vào yếu tố thị trường. Bởi vì, với thị trường vận tải cạnh tranh như hiện nay thì tự bản thân các doanh nghiệp phải tự nâng cao chất lượng của mình để thu hút khách hàng. Do đó, Nhà nước không cần thiết phải quy định để đảm bảo về hiệu quả kinh doanh hay chất lượng dịch vụ.

Vì vậy, đề nghị bỏ hoàn toàn các quy định này.

- Góp ý tương tự như trên, đề nghị bỏ hoàn toàn các điều kiện:

- Đơn vị kinh doanh vận tải phải trang bị máy tính
- Đơn vị kinh doanh vận tải có đường truyền kết nối mạng

²⁴ Nghị định 86/2014/NĐ-CP

- Đơn vị kinh doanh vận tải phải theo dõi, xử lý thông tin tiếp nhận từ thiết bị giám sát hành trình của xe
- Đơn vị kinh doanh vận tải bố trí đủ số lượng lái xe theo phương án kinh doanh

Đây là các hoạt động đương nhiên của doanh nghiệp

- Đề nghị bỏ hoàn toàn các điều kiện sau (mà không phải chuyển thành quy định về quản lý hoạt động vận tải theo đề xuất của Danh mục). Bởi vì đây không phải là điều kiện kinh doanh, các vấn đề này hoặc liên quan chủ yếu tới các quan hệ dân sự và được giải quyết bởi pháp luật dân sự hoặc do doanh nghiệp tự chủ trong kinh doanh:

- Doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi phải đăng ký logo
- Thực hiện sơn biểu trưng không trùng với biểu trưng đã đăng ký của đơn vị kinh doanh vận tải taxi trước đó
- Sơn số điện thoại giao dịch cho các xe thuộc đơn vị
- Doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi phải có trung tâm điều hành
- Duy trì hoạt động của trung tâm điều hành với lái xe
- Đăng ký tần số liên lạc
- Có thiết bị liên lạc giữa trung tâm với các xe thuộc đơn vị

Trên đây là một số ý kiến ban đầu của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam đối với đề xuất phương án cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực giao thông vận tải. Rất mong cơ quan soạn thảo cân nhắc để chỉnh sửa, hoàn thiện các phương án này.

Trân trọng cảm ơn sự hợp tác của quý Cơ quan.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch Vũ Tiến Lộc (để báo cáo);
- Lưu VT, PC

TL: CHỦ TỊCH
TRƯỞNG BAN PHÁP CHẾ



Đậu Anh Tuấn