

HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ ĐIỀU KIỆN KINH DOANH DỊCH VỤ GIAO NHẬN VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ THEO PHÁP LUẬT VIỆT NAM HIỆN NAY

PHÙNG TRỌNG QUẾ*

Dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ nói riêng và giao nhận vận tải hay logistics nói chung ngày càng giữ vai trò quan trọng đối với sự phát triển kinh tế của quốc gia. Đây là ngành dịch vụ có đối tượng đa dạng, phức tạp và luôn vận động, biến đổi, đòi hỏi pháp luật cần có những điều chỉnh thích hợp để hoàn thiện và nâng cao hiệu quả thực thi. Bài viết nghiên cứu một số giải pháp hoàn thiện pháp lý về điều kiện kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ theo pháp luật Việt Nam dưới góc độ bảo đảm quyền tự do kinh doanh cũng như các yêu cầu của tiến trình hội nhập kinh tế trên cơ sở phù hợp với điều kiện kinh tế xã hội ở nước ta.

Từ khóa: Giao nhận vận tải đường bộ, giao nhận vận tải, logistics, điều kiện kinh doanh.

Ngày nhận bài: 17/5/2021; Biên tập xong: 17/5/2021; Duyệt đăng: 16/6/2021

Road freight forwarding services in particular and freight forwarding services or logistics in general play an increasingly important role in the economic development of the country. This is a service industry with diverse and complex subjects and always changing, requiring the law to make appropriate adjustments to improve and enhance enforcement efficiency. The article studies some solutions to improve the business conditions of road freight forwarding services according to Vietnamese law from the perspective of ensuring business freedom as well as the requirements of the economic integration process based on suitability with socio-economic conditions in our country.

Keywords: Road freight forwarding services, freight forwarding, logistics, business conditions.

1. Khái quát về điều kiện kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ

1.1. Khái quát về dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ

Theo quy tắc mẫu của Liên đoàn các Hiệp hội giao nhận quốc tế (FIATA), “dịch vụ giao nhận được định nghĩa như là bất kỳ loại dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như các dịch vụ tư vấn hay có liên quan đến các dịch vụ trên, kể cả các vấn đề hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hóa”¹.

Ở Việt Nam, lần đầu tiên dịch vụ giao nhận hàng hoá được quy định trong Luật

Thương mại (LTM) năm 1997, coi đây là “hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá nhận hàng từ người gửi, tổ chức việc vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo sự uỷ thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người làm dịch vụ giao nhận khác (gọi chung là khách hàng)”². Tuy nhiên, đạo luật thay thế cho LTM năm 1997 là LTM năm 2005 đã sử dụng thuật ngữ “logistics” để thay cho thuật ngữ “giao nhận”. Tuy nhiên, cách tiếp cận của các nhà làm luật Việt Nam về logistics đang theo nghĩa hẹp.

* Thạc sĩ, Trường Đại học Mở Hà Nội

² Điều 163 LTM năm 1997.

¹ Fiata model rules for freight forwarding services, 2.1.

Logistics được hiểu như là các hoạt động dịch vụ gắn liền với quá trình phân phối, lưu thông hàng hóa và đây là hoạt động thương mại gắn với các dịch vụ cụ thể. Trong khi đó, nhiều tổ chức quốc tế hay quốc gia khác có cách tiếp cận logistics theo nghĩa rộng như của Hội đồng quản trị logistics, Liên hợp quốc hay Ủy ban tiêu chuẩn hóa châu Âu... Theo đó, logistics được hiểu là quá trình lập kế hoạch, thực hiện và kiểm soát một cách hiệu quả về mặt chi phí dòng lưu chuyển và phân dự trữ nguyên vật liệu, bán thành phẩm và thành phẩm, cùng những thông tin liên quan từ điểm khởi đầu của quá trình sản xuất đến điểm tiêu thụ cuối cùng nhằm mục đích thỏa mãn được các yêu cầu của khách hàng³. Về mối quan hệ giữa giao nhận với logistics, nhiều tài liệu, ý kiến đều đồng tình rằng logistics là sự phát triển cao, hoàn chỉnh của dịch vụ vận tải giao nhận, vận tải giao nhận gắn liền và nằm trong logistics. Cùng với quá trình phát triển của mình, logistics đã làm đa dạng hóa khái niệm vận tải giao nhận truyền thống⁴.

Dịch vụ giao nhận vận tải (GNVT) đường bộ là một trong những phương thức của dịch vụ giao nhận, được phân loại dựa trên phương thức vận tải. Đây là dịch vụ GNVT mà trong đó phương tiện vận tải chính được người giao nhận sử dụng là các phương tiện vận tải đường bộ. Các phương tiện vận chuyển được phân chia theo các loại hình vận tải, bao gồm từ đường bộ đến đường biển, đường sắt, đường hàng không... Trong số đó, phương tiện vận tải đường bộ và vận tải đường bộ là phương thức cổ điển nhất, ra đời sớm nhất và hiện nay vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất trong các loại hình vận tải.

³ Hội đồng quản trị Logistics (Council of Logistics Management – CLM, 1991).

⁴ Nguyễn Như Tiến, *Logistics - Khả năng ứng dụng và phát triển logistics trong kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận Việt Nam*, Nxb Giao thông vận tải (2006), tr. 26.

1.2. Khái quát về điều kiện kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ

Điều kiện kinh doanh trước hết phải được hiểu là một trong những công cụ quản lý được Nhà nước sử dụng để thiết lập và duy trì trật tự trong hoạt động kinh doanh. Điều này đặt ra những yêu cầu mà chủ thể kinh doanh phải đáp ứng như yêu cầu về nguồn lực con người, tài chính, cơ sở vật chất, quy trình quản lý, quy trình kỹ thuật, địa điểm kinh doanh... Do vậy, điều kiện kinh doanh không chỉ là những yêu cầu về gia nhập thị trường đối với doanh nghiệp mà còn là những yêu cầu mà doanh nghiệp phải duy trì trong suốt quá trình hoạt động kinh doanh⁵.

Xuất phát từ đặc điểm của hoạt động cung ứng dịch vụ GNVT đường bộ có khả năng gây ra tác động đến những lợi ích mà Nhà nước cần thiết phải bảo vệ và pháp luật cần quy định điều kiện kinh doanh về loại hình dịch vụ này. Nói cách khác, thương nhân muốn cung ứng dịch vụ này cần phải đảm bảo được các điều kiện mà pháp luật đặt ra. Việc Nhà nước ban hành các quy định của pháp luật điều chỉnh về điều kiện kinh doanh đối với lĩnh vực này nhằm mục đích vừa bảo vệ được các lợi ích công cộng như đáp ứng yêu cầu về quốc phòng, an ninh, trật tự an toàn xã hội, đạo đức xã hội, sức khỏe cộng đồng, môi trường sinh thái...; vừa bảo vệ cả những lợi ích tư như lợi ích của người tiêu dùng được sử dụng các hàng hóa dịch vụ có chất lượng. Một vấn đề đặt ra là, vậy với một dịch vụ gồm nhiều nghiệp vụ thì cách thức xác định điều kiện kinh doanh sẽ như thế nào, áp dụng tùy vào từng nghiệp vụ hay là áp dụng chung đối với dịch vụ? Bên cạnh đó, cần nhận thức rằng điều kiện kinh doanh chỉ là một trong những công cụ quản lý

⁵ Trần Thị Quang Hồng, *Điều kiện kinh doanh là công cụ quản lý nhà nước trong quá trình hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng Xã hội chủ nghĩa ở Việt Nam*, Tạp chí Nghiên cứu lập pháp, số 3/2020.

nhà nước chứ không phải là công cụ duy nhất để đạt được mục tiêu quản lý⁶.

Trên thế giới, tùy thuộc vào cách tiếp cận khác nhau mà các quốc gia đều có những quy định pháp luật về điều kiện kinh doanh đối với lĩnh vực GNVT nói chung và cụ thể đối với lĩnh vực GNVT đường bộ nói riêng. Ví dụ ở Nhật Bản, điều kiện kinh doanh các loại dịch vụ logistics được quy định theo từng bộ luật riêng cho các lĩnh vực trong ngành logistics. Đây cũng là quốc gia có số lượng chứng chỉ hành nghề đối với nhân sự làm việc trong lĩnh vực này nhiều nhất, lên tới 300 loại chứng chỉ chuyên môn – kỹ năng của người lao động như người lái xe ngoài bằng lái còn có chứng chỉ Lái xe an toàn, Lái xe kinh tế, tùy theo năng lực thực tế và kết quả kiểm tra⁷. Một số quốc gia khác lại không đặt nặng vấn đề về điều kiện kinh doanh như Singapore. Cơ quan chức năng nước này không quy định “điều kiện kinh doanh” mà để chính ngành logistics điều tiết hoạt động của nó. Nguyên tắc này gọi là “industry self-regulation”. Nội dung của dịch vụ GNVT đường bộ là tổng hợp nhiều nghiệp vụ có liên quan để nhằm dịch chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng đến nơi nhận hàng bằng các cơ sở vật chất kỹ thuật đường bộ. Vì vậy, khi chủ thể muốn kinh doanh dịch vụ này cần phải tiến hành đăng ký kinh doanh và đáp ứng được các điều kiện kinh doanh theo quy định của pháp luật. Nhìn chung, pháp luật sẽ ghi nhận các loại điều kiện (về nội dung) sau đây: (i) Đảm bảo được các yếu tố về cơ sở vật chất kỹ thuật trong hoạt động như trang thiết bị, phương tiện, công cụ, năng lực tài chính...; (ii) Kế hoạch kinh doanh phải phù hợp để đảm bảo an toàn, phải thích hợp để tiến hành hoạt động kinh doanh, phải phù hợp với quan điểm của người vận hành; (iii) Người đăng ký kinh doanh phải có đủ năng

lực để tiến hành hoạt động kinh doanh của mình; (iv) Có các biện pháp bảo đảm an toàn cần thiết...

2. Quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ theo pháp luật Việt Nam hiện hành

2.1. Về khái niệm

Hiện nay, cách tiếp cận của LTM năm 2005 về logistics⁸ đang theo nghĩa hẹp và không khác biệt với giao nhận hàng hóa. Trong khi logistics nếu tiếp cận theo nghĩa rộng được hiểu như là một quá trình có tác động như lập kế hoạch, thực hiện và kiểm soát có hiệu quả từ giai đoạn tiền sản xuất, gắn liền cả quá trình nhập nguyên vật liệu làm đầu vào cho quá trình sản xuất, sản xuất ra hàng hóa và đưa vào các kênh lưu thông, phân phối đến tay người tiêu dùng cuối cùng. Chính vì việc pháp luật Việt Nam chưa có phân định rõ ràng này mà nhiều dịch vụ không chỉ riêng GNVT đường bộ cũng được hưởng các quy chế pháp lý về dịch vụ logistics.

2.2. Về chủ thể

Theo LTM, để cung ứng dịch vụ GNVT đường bộ nói riêng hay logistics nói chung thì thương nhân đó phải là doanh nghiệp⁹. Nghĩa là, hình thức pháp lý đủ điều kiện cung ứng dịch vụ trên phải là một trong các hình thức doanh nghiệp theo quy định của Luật doanh nghiệp là: Doanh nghiệp tư nhân, công ty hợp danh, công ty cổ phần, công ty TNHH 01 thành viên và công ty TNHH từ 02 thành viên trở lên.

Nghị định 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics (Nghị định 163/2017/NĐ-CP) để thay thế cho Nghị định 140/2007/NĐ-CP của Chính phủ ngày 05/9/2007 đã phân loại dịch vụ logistics thành 17 nhóm ngành dịch vụ cụ thể tại

⁶ Trần Thị Quang Hồng, *tlđd*

⁷ Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI), *Báo cáo Kinh nghiệm quốc tế về quản lý dịch vụ logistics và đề xuất sửa đổi NĐ 140/2007/NĐ-CP*.

⁸ Điều 233 LTM năm 2005.

⁹ Khoản 1 Điều 234 LTM năm 2005: “*Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics là doanh nghiệp có đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics theo quy định của pháp luật*”.

Điều 3. Sau khi phân loại các dịch vụ, Nghị định trên đã quy định về điều kiện kinh doanh của dịch vụ logistics dựa trên sự phân loại đó, cụ thể:

(1) Thương nhân kinh doanh các dịch vụ cụ thể thuộc dịch vụ logistics quy định tại Điều 3 Nghị định này phải đáp ứng các điều kiện đầu tư, kinh doanh theo quy định của pháp luật đối với dịch vụ đó;

(2) Thương nhân tiến hành một phần hoặc toàn bộ hoạt động kinh doanh logistics bằng phương tiện điện tử có kết nối mạng Internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác, ngoài việc phải đáp ứng theo quy định của pháp luật đối với các dịch vụ cụ thể quy định tại Điều 3 Nghị định này, còn phải tuân thủ các quy định về thương mại điện tử.

Như vậy, với quy định nêu trên, pháp luật đã không còn bắt buộc các chủ thể kinh doanh dịch vụ logistics nói chung phải đáp ứng các điều kiện mang tính khó định lượng và thậm chí là mơ hồ, khó áp dụng trong thực tiễn như ở Nghị định 140/2007/NĐ-CP là “đủ phương tiện, thiết bị, công cụ đảm bảo tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật và có đội ngũ nhân viên đáp ứng yêu cầu”. Hơn nữa, quy định trên đã phần nào cởi bỏ bớt các điều kiện kinh doanh cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics nói chung cũng như các thương nhân kinh doanh một hoặc một số các dịch vụ riêng lẻ nhưng vẫn phải chịu thêm các điều kiện kinh doanh riêng rẽ của từng ngành nghề cụ thể đó. Như vậy, với các điều kiện kinh doanh (1), tùy thuộc nội dung, phạm vi của các dịch vụ mà thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics cung cấp mà thương nhân đó sẽ phải đáp ứng các điều kiện kinh doanh riêng. Chẳng hạn, nếu chỉ kinh doanh dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa, thương nhân sẽ chỉ phải đáp ứng được các điều kiện kinh doanh đối với dịch vụ đại lý hàng hóa, nếu kinh doanh dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan thì phải đáp ứng được các điều kiện kinh doanh theo quy

định pháp luật về dịch vụ hải quan và nếu thực hiện nhiều dịch vụ trong 17 nhóm dịch vụ nói trên thì cũng sẽ phải đáp ứng được tổng hợp điều kiện kinh doanh của pháp luật về 17 nhóm dịch vụ đó.

Bên cạnh đó, quy định trên còn bổ sung điều kiện kinh doanh đối với các dịch vụ được phân loại thành 17 nhóm dịch vụ nêu trên nếu họ sử dụng một phần hoặc toàn bộ hoạt động kinh doanh của mình bằng phương tiện điện tử có kết nối mạng Internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác phải đáp ứng thêm các điều kiện được quy định trong pháp luật về thương mại điện tử. Các quy định về điều kiện kinh doanh thương mại điện tử hiện được quy định chủ yếu tại Luật giao dịch điện tử, Luật công nghệ thông tin và được hướng dẫn chi tiết bởi Nghị định 52/2013/NĐ-CP ngày 16/5/2013 của Chính phủ về thương mại điện tử và Nghị định 08/2018/NĐ-CP ngày 15/01/2018 sửa đổi một số Nghị định liên quan đến điều kiện đầu tư kinh doanh thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Công thương.

Ngoài hai điều kiện nêu trên, đối với thương nhân nước ngoài là thành viên của WTO, khi kinh doanh dịch vụ logistics tại Việt Nam thì phải chịu thêm một số ràng buộc được quy định tại khoản 3 Điều 4 của Nghị định 163/2017/NĐ-CP. Chẳng hạn như trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ, được thực hiện thông qua hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh hoặc được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%. 100% lái xe của doanh nghiệp phải là công dân Việt Nam.

Bên cạnh điều kiện về tư cách pháp lý và điều kiện quy định tại Nghị định 163/2017/NĐ-CP thì tùy thuộc vào phạm vi cung ứng dịch vụ của mình mà thương nhân giao nhận vận tải đường bộ sẽ phải đáp ứng các quy định tại các văn bản

pháp luật chuyên ngành. Chẳng hạn, nếu có cung ứng dịch vụ vận tải đường bộ thì phải đáp ứng các điều kiện kinh doanh được quy định tại Luật giao thông đường bộ năm 2008 tại Điều 67, 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 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ. Nếu cung ứng dịch vụ kho bãi thuộc nhóm kinh doanh bất động sản thì phải đáp ứng các quy định tại Luật kinh doanh bất động sản, Nghị định 76/2015/NĐ-CP của Chính phủ ngày 10/9/2015 quy định chi tiết thi hành một số điều luật của Luật kinh doanh bất động sản, các điều kiện về phòng cháy chữa cháy tại Nghị định 136/2020/NĐ-CP ngày 24/11/2020 quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành luật phòng cháy và chữa cháy và luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật phòng cháy và chữa cháy và Thông tư 149/2020/TT-BCA ngày 31/12/2020 quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành luật phòng cháy và chữa cháy và luật sửa đổi, bổ sung một số điều của luật phòng cháy và chữa cháy và Nghị định 136/2020/NĐ-CP ngày 24/11/2020 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành luật phòng cháy và chữa cháy và luật sửa đổi, bổ sung một số điều của luật phòng cháy và chữa cháy. Nếu cung ứng dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan thì phải đáp ứng các điều kiện quy định tại Điều 20 Luật Hải quan, Thông tư 22/2019/BTC ngày 16/4/2019 của Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 12/2015/TT-BTC ngày 30/01/2015 của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định chi tiết thủ tục cấp chứng chỉ nghiệp vụ khai hải quan; cấp và thu hồi mã số nhân viên đại lý làm thủ tục hải quan; trình tự, thủ tục công nhận và hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan...

3. Một số hạn chế, bất cập của pháp luật về điều kiện kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ và kiến nghị, giải pháp

Thứ nhất, cần làm rõ khái niệm dịch vụ logistics cũng như bổ sung quy định về hợp đồng dịch vụ (HDDV) logistics.

Cách tiếp cận của LTM về logistics theo nghĩa hẹp, không rõ sự khác biệt với “giao nhận hàng hóa”, khiến cho các quy chế pháp lý của giao nhận và logistics đang bị chồng chéo. Thêm vào đó, cách quy định về việc chỉ cần thực hiện “một hoặc nhiều công việc” thì đều được coi là dịch vụ logistics dẫn tới việc khó phân biệt hoạt động này với các hoạt động đơn lẻ khác. Pháp luật Singapore đã quy định đầy đủ và làm rõ mối liên hệ giữa GNVT với logistics. Theo đó, “dịch vụ giao nhận và logistics” là bất kỳ loại dịch vụ nào liên quan đến việc vận chuyển (được thực hiện bởi một hay nhiều phương thức vận tải), gom hàng, lưu trữ, xếp dỡ, xử lý, đóng gói hàng hóa cũng như các dịch vụ tư vấn, cố vấn, bao gồm nhưng không giới hạn về hải quan và các vấn đề tài chính, kê khai hàng hóa theo quy định, mua bảo hiểm, thu hoặc chi các khoản thanh toán hoặc các chứng từ liên quan đến hàng hóa. Dịch vụ giao nhận (hiện đại) cũng bao gồm các dịch vụ logistics với công nghệ thông tin và truyền thông hiện đại tích hợp với việc vận chuyển, xử lý hoặc dự trữ hàng hóa và trên thực tế là quản lý toàn bộ chuỗi cung ứng. Những dịch vụ này có thể được thiết kế riêng biệt để đảm bảo các dịch vụ được cung cấp một cách linh hoạt”¹⁰. Còn theo pháp luật Nhật Bản, họ không đưa ra khái niệm logistics mà có định nghĩa về giao nhận hàng hóa (Freight Forwarding) là dịch vụ nhằm mục đích vận chuyển hàng hóa, thông qua người vận tải thực tế

¹⁰ Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI), *Báo cáo Kinh nghiệm quốc tế về quản lý dịch vụ logistics và đề xuất sửa đổi Nghị định 140/2007/NĐ-CP*, tr. 6.

đường bộ, đường biển, đường hàng không và đường sắt. Hoặc Bộ luật Thương mại của Cộng hòa Liên bang Đức không quy định về khái niệm giao nhận hàng hóa nhưng có quy định về thỏa thuận hay hợp đồng giao nhận hàng hóa, theo đó “Hợp đồng giao nhận bắt buộc người giao nhận phải thu xếp để gửi hàng đi; Người gửi có nghĩa vụ trả thù lao đã thỏa thuận; các quy định của phần này chỉ áp dụng nếu việc xử lý lô hàng là một phần hoạt động của doanh nghiệp thương mại...”¹¹. Theo tác giả, logistics nên được tiếp cận theo nghĩa rộng, là “*dịch vụ thương mại, theo đó bên cung ứng dịch vụ thực hiện một hoặc nhiều dịch vụ liên quan đến việc lập kế hoạch, tổ chức thực hiện và kiểm soát việc vận chuyển và lưu trữ hàng hoá từ điểm xuất phát đầu tiên đến nơi tiêu thụ cuối cùng một cách hiệu quả và phù hợp với yêu cầu của khách hàng*”. HĐDV logistics cũng phải được ghi nhận dựa trên cách tiếp cận của khái niệm về logistics nêu trên bởi hiện nay chưa có quy định này, trong khi các hình thức pháp lý của các hoạt động thương mại khác lại được LTM ghi nhận. HĐDV logistics nên được bổ sung dựa trên khái niệm logistics “là sự thỏa thuận giữa một bên gọi là bên cung ứng dịch vụ và một bên gọi là bên sử dụng dịch vụ theo đó bên cung ứng dịch vụ có nghĩa vụ thực hiện một hoặc nhiều dịch vụ logistics còn bên sử dụng dịch vụ có nghĩa vụ thanh toán thù lao dịch vụ đã thỏa thuận”.

Thứ hai, cần thống nhất về tư cách pháp lý của bên cung ứng dịch vụ logistics. LTM quy định thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics phải là doanh nghiệp. Tuy nhiên, Nghị định 163/2017/NĐ-CP và một số văn bản pháp luật điều chỉnh các dịch vụ cụ thể trong chuỗi các dịch vụ giao nhận, logistics như trong lĩnh vực đường bộ không quy định bắt buộc thương nhân cung ứng dịch vụ phải là doanh nghiệp¹².

¹¹ Điều 453 Bộ luật Thương mại Cộng hòa Liên bang Đức.

¹² Xem khoản 1 Điều 4 Nghị định 163/2017/NĐ-CP của Chính phủ ngày 30/12/2017 quy định về kinh

Hơn nữa, Luật Đầu tư năm 2020 không quy định logistics là ngành nghề kinh doanh có điều kiện; các luật chuyên ngành điều chỉnh các dịch vụ cụ thể trong chuỗi các dịch vụ giao nhận, logistics như trong lĩnh vực đường bộ không quy định bắt buộc thương nhân cung ứng dịch vụ phải là doanh nghiệp. Vì vậy, để đảm bảo tính nhất quán và đồng bộ của pháp luật, kiến nghị sửa đổi quy định tại Điều 234 LTM năm 2005 theo hướng bỏ khoản 1: “*Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics là doanh nghiệp có đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics theo quy định của pháp luật*”.

Thứ ba, cần tiếp tục rà soát, sửa đổi, cắt giảm các điều kiện kinh doanh bất hợp lý.

Luật Đầu tư năm 2020 thay thế cho Luật Đầu tư năm 2014 đã không còn quy định dịch vụ logistics là ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Đây là một bước tiến trong quy định pháp lý về điều kiện kinh doanh đối với ngành nghề này. Tuy nhiên, với tính chất là một dịch vụ “tổng hợp”, vẫn còn tồn tại nhiều điều kiện kinh doanh chưa hợp lý, gây cản trở đến quyền gia nhập thị trường cũng như các hoạt động kinh doanh của thương nhân trong các dịch vụ cụ thể. Vì vậy, để đảm bảo môi trường kinh doanh thông thoáng, thể hiện quan điểm đổi mới về quản lý nhà nước trong thương mại, vẫn cần tiếp tục rà soát, sửa đổi và cắt giảm các điều kiện kinh doanh gây cản trở đó. Ví dụ, cần tiếp tục cắt giảm các điều kiện kinh doanh đối với dịch vụ vận tải đường bộ, các dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ; các dịch vụ làm thủ tục hải quan. Nghị định 10/2020/NĐ-CP của Chính phủ ngày 17/01/2020 quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô thay thế cho Nghị định 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 đã có nhiều bước tiến trong

doanh dịch vụ Logistics và Điều 59, 60 Thông tư 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

quy định về điều kiện kinh doanh vận tải đường bộ theo hướng thông thoáng và hợp lý hơn. Tuy nhiên, vẫn còn đó những quy định gây thêm gánh nặng hành chính cho doanh nghiệp như quy định về cấp phép phù hiệu, biển hiệu; hay trong dự thảo mới đây Bộ Giao thông vận tải còn đề nghị có thêm “chứng chỉ hành nghề lái xe kinh doanh vận tải”... Về đại lý làm thủ tục hải quan, đã có nhiều ý kiến cho rằng, cần loại bỏ khỏi danh mục ngành nghề kinh doanh có điều kiện tại Luật Đầu tư năm 2014 vì hoạt động này hầu như không tác động đến lợi ích công cộng đến mức buộc phải kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh; nếu phát sinh rủi ro thì chỉ gây ảnh hưởng đối với chủ hàng, vốn là quan hệ pháp luật tư và được giải quyết theo pháp luật tư. Tuy nhiên, theo Luật Đầu tư năm 2020 thì đây vẫn là một trong những ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Vì vậy, theo ý kiến của tác giả, Nhà nước phải tiếp tục rà soát và tiến tới cắt giảm nhiều điều kiện kinh doanh hơn nữa. Việc rà soát và đánh giá có thể dựa trên các tiêu chí cốt lõi như: Về nguyên tắc, các ngành, nghề không liên quan trực tiếp hoặc không chứng minh được có ảnh hưởng trực tiếp tới các nội dung quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội, đạo đức xã hội, sức khỏe của cộng đồng (gọi chung là lợi ích công cộng) hoặc đã được quản lý bằng quy chuẩn, tiêu chuẩn hoặc chất lượng đầu ra của ngành nghề đó do thị trường, khách hàng lựa chọn, sàng lọc và quyết định sẽ không được xác định là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện, Nhà nước sẽ quản lý bằng phương thức khác thay vì áp đặt điều kiện kinh doanh¹³. Cần lưu ý, điều kiện kinh doanh không phải là công cụ quản lý duy nhất của Nhà nước để đạt được mục tiêu quản lý. Vì vậy, trong bối cảnh hiện nay, cần đẩy mạnh hơn nữa việc thay đổi tư duy quản lý nhà nước theo hướng “hậu kiểm”

thay cho “tiền kiểm” và áp dụng tổng hợp nhiều công cụ quản lý khác nhau.

Pháp luật của Singapore không quy định về điều kiện kinh doanh mà để chính ngành logistics điều tiết hoạt động của nó theo nguyên tắc “industry self-regulation”. Còn theo pháp luật Nhật Bản, điều kiện kinh doanh các loại dịch vụ logistics được quy định theo từng bộ luật riêng cho các lĩnh vực trong ngành logistics (Tatsuyuki Kose, 2013)¹⁴.

Thứ tư, bổ sung các cơ chế, chính sách khuyến khích, đặc biệt có cơ chế đặc thù đối với hợp tác xã kinh doanh vận tải.

Bên cạnh các quy định về điều kiện kinh doanh đối với chủ thể cung ứng dịch vụ, pháp luật cũng cần phải có các chính sách hỗ trợ, khuyến khích đặc thù đối với các chủ thể cung ứng dịch vụ GNVТ, logistics nói chung hay GNVТ đường bộ nói riêng. Điều này xuất phát từ vai trò quan trọng của dịch vụ này và thực trạng manh mún, quy mô nhỏ lẻ mà các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ ở Việt Nam phần đông là các doanh nghiệp nhỏ và vừa. Vì vậy, cùng với chính sách hỗ trợ chung đối với doanh nghiệp nhỏ và vừa thì pháp luật cũng cần có những quy định cụ thể về chính sách đặc thù đối với các công ty GNVТ, logistics.

Trong lĩnh vực vận tải đường bộ, Nghị định 163/2017/NĐ-CP và các văn bản pháp luật về hướng dẫn thành lập doanh nghiệp, hợp tác xã tại Việt Nam cần xem xét xác định mô hình hợp tác xã là một chủ thể kinh doanh riêng biệt, kèm hướng dẫn cụ thể rõ ràng về hoạt động kinh doanh. Qua đó, thúc đẩy việc thành lập các hợp tác xã vận tải đường bộ thông qua các hoạt động tạo điều kiện cấp tín dụng cho thiết lập ban đầu; giảm thuế những năm đầu; hỗ trợ chuyển giao công nghệ; công tác đào tạo... Có thể tham khảo những kinh nghiệm của một số quốc gia

¹³ VCCI, Báo cáo Dòng chảy pháp luật kinh doanh 2020, tr. 32

¹⁴ VLI, Báo cáo Kinh nghiệm quốc tế về quản lý dịch vụ logistics và đề xuất sửa đổi ND 140/2007/NĐ-CP, tr. 23

như Phillipines với Văn phòng hợp tác xã vận tải (OTC, the Office of Transport Cooperatives) là cơ quan chính phủ của Phillipines chịu trách nhiệm thực hiện các quy tắc và quy định điều chỉnh hoạt động thúc đẩy, tổ chức, đưa ra các quy định, giám sát, đăng ký và phát triển các hợp tác xã vận tải được Sở Giao thông phê duyệt. Ở Malaysia, năm 2008 đã thành lập Ủy ban Hợp tác xã Malaysia (SKM). Đây là cơ quan chủ quản có nhiệm vụ thúc đẩy sự phát triển ổn định của lĩnh vực hợp tác xã. SKM cung cấp 05 dịch vụ chính, bao gồm: Đăng ký thành lập hợp tác xã, hỗ trợ nguồn vốn đầu tư, hỗ trợ không hoàn lại, kiểm soát dịch vụ, dịch vụ tư vấn kiểm toán và pháp lý¹⁵.

Với các công ty môi giới, để thúc đẩy hoạt động kết nối cung – cầu tốt hơn, cũng cần phải có các chính sách khuyến khích. Cụ thể, các quy định đề xuất: Giấy phép kinh doanh truyền thống do cơ quan có thẩm quyền cấp nên được hỗ trợ bởi giấy phép môi giới, cấp mới về thanh toán phí hàng năm; để đảm bảo tin cậy, bên môi giới phải ký gửi một khoản tiền vào quỹ bảo lãnh/quỹ tín thác, phòng trường hợp một trong hai bên (ví dụ: Chủ hàng hoặc tài xế xe tải) vi phạm; người môi giới phải có không gian văn phòng đã được đăng ký. Các yêu cầu ký gửi tiền bảo lãnh và đăng ký văn phòng làm việc sẽ giúp lọc bớt các doanh nghiệp quy mô nhỏ và đơn vị dịch vụ môi giới một người, vốn rất phổ biến tại Việt Nam nhưng không có đủ tiềm lực về kinh tế. Các giải pháp hỗ trợ: Cung cấp chính sách ưu đãi thuế doanh nghiệp cho các công ty môi giới; cho phép các công ty 100% vốn nước ngoài tham gia lĩnh vực môi giới vận chuyển hàng hóa để khuyến khích đầu tư từ các công ty con hoặc chi nhánh của các công ty toàn cầu; khuyến khích các nhà môi giới nhỏ tập hợp thành hợp tác xã để đạt được hiệu quả từ quy mô. Các bài học kinh nghiệm từ Hoa

Kỳ, Singapore hay Thái Lan là những minh chứng cụ thể để thúc đẩy các công ty môi giới. Hoa Kỳ có một trong những mạng lưới dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa đường bộ mạnh nhất trên thế giới. Theo doanh thu bằng USD năm 2018, 05 công ty môi giới lớn nhất thế giới đều có trụ sở ở Hoa Kỳ. Việc đăng ký công ty môi giới thuộc phạm vi quản lý của Cục An toàn Vận tải Cơ giới Liên bang (FMCSA)¹⁶.

Dịch vụ GNVТ đường bộ nói riêng và GNVТ hay logistics nói chung ngày càng giữ vai trò quan trọng đối với sự phát triển kinh tế của bất kỳ quốc gia nào. Việc hoàn thiện pháp luật về điều kiện kinh doanh dịch vụ GNVТ đường bộ cần phải dựa trên các cơ sở về điều kiện kinh tế - xã hội, giai đoạn phát triển của ngành, chế độ pháp lý cũng như các chính sách của từng quốc gia./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Viện Nghiên cứu kinh tế và phát triển, *Logistics những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam*, Đại học Kinh tế quốc dân (2011);
2. Đỗ Quốc Dũng, *Giao nhận vận tải và bảo hiểm*, Nxb Tài chính (2015);
3. Harald Gleissner, J. Christian Femerling, *Logistics- Basic – Exercise – Case study*, (2013);
4. Nguyễn Như Tiến, *Logistics - Khả năng ứng dụng và phát triển logistics trong kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận Việt Nam*, Nxb Giao thông vận tải (2006);
5. Joan Jane and Alfonso de Ochoa, *The handbook of Logistics Contract: A practical Guide to a Growing Field*, Palgrave Macmillan, (2006);
6. Đào Thị Cẩm, *Hợp đồng dịch vụ logistics theo pháp luật Việt Nam hiện nay*, Luận án tiến sĩ (2020);
7. Viện nghiên cứu phát triển logistics Việt Nam (VLI), *Báo cáo kinh nghiệm quốc tế về quản lý dịch vụ logistics và đề xuất sửa đổi ND 140/2007/ND-CP*, (2016);
8. World Bank, *Tăng cường ngành vận tải hàng hóa đường bộ hướng tới giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính*, (2019);
9. Phòng Công nghiệp và Thương mại Việt Nam (VCCI), *Báo cáo Dòng chảy pháp luật kinh doanh*, (2020);
10. Cộng hòa Liên bang Đức, Bộ luật Thương mại, quyền thứ 4.

¹⁵ Ngân hàng thế giới (World Bank - WB), *Tăng cường ngành vận tải hàng hóa đường bộ*, tr. 130.

¹⁶ Ngân hàng thế giới (World Bank - WB), *Tăng cường ngành vận tải hàng hóa đường bộ*, tr. 132.