

TTĐT

**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ**

**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 1538/TTg-CN

Hà Nội, ngày 12 tháng 11 năm 2019

V/v trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội Lê Thanh Vân

CÔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ	
ĐẾN	Giờ: ... S. ....
	Ngày: ... 12/11/2019

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Lê Thanh Vân;
- Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Cà Mau.

Thủ tướng Chính phủ nhận được Phiếu chất vấn số 176/GS-PCCV ngày 30/10/2019 của Đại biểu Quốc hội Lê Thanh Vân, Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Cà Mau liên quan đến hoạt động thí điểm ứng dụng khoa học công nghệ trong kết nối vận tải hành khách theo hợp đồng với nội dung như sau:

“Kể từ khi cho phép được thí điểm thực hiện đến nay, các hãng taxi công nghệ nước ngoài (điển hình trong đó là Grap) cơ bản đã chiếm lĩnh từ 60-70% thị phần vận tải taxi ở các thành phố lớn, như Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, đã đẩy các doanh nghiệp trong nước vào thế phá sản, thua lỗ. Nhiều ý kiến cho rằng, dẫn đến tình trạng đó, là do Bộ GTVT đã quá ưu ái cho các hãng taxi công nghệ khi cho phép thực hiện thí điểm trên diện rộng và ở nhiều địa phương, khiến các doanh nghiệp trong nước không có đủ thời gian để thích nghi, học hỏi, chuyên giao công nghệ.

Cùng với đó, là việc Chính phủ trong 4 năm qua chưa sửa đổi, bổ sung Nghị định 86 về quản lý vận tải, đã vô tình tạo ra nhiều ưu ái, giúp cho taxi công nghệ nước ngoài (như Grap) chiếm lĩnh thị phần. Mặc dù hoạt động như doanh nghiệp vận tải, không bị trói buộc bởi các quy định của pháp luật, dẫn đến có lợi thế cạnh tranh. Trong khi đó, ở nhiều nước trên thế giới, thì việc quản lý các hãng taxi công nghệ là hết sức chặt chẽ (ví dụ: Nhật Bản, Hàn Quốc thì cấm, Malaysia bắt buộc phải dán nhãn hiệu nhận biết ở hai bên thành xe, Ấn Độ bắt buộc phải đeo mào, còn ở ta, thì taxi công nghệ có thể trá hình thành xe tư nhân, thoải mái đi vào các tuyến đường bị hạn chế, đường cấm, dẫn đến cạnh tranh bất bình đẳng, thiếu lành mạnh).

Từ tình hình trên, xin Thủ tướng cho biết:

1. Quan điểm của Chính phủ về định hướng quản lý đối với taxi công nghệ?
2. Chính phủ có xác định taxi công nghệ là hoạt động vận tải không?
3. Khi nào thì Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định 86, hoặc ban hành văn bản mới, tạo khuôn khổ pháp lý, xác lập điều kiện bảo đảm, để các doanh nghiệp

trong nước có thể yên tâm đầu tư công nghệ đủ lớn mạnh đủ khả năng cạnh tranh bình đẳng, lành mạnh với loại hình vận tải này?”

Vấn đề này, Thủ tướng Chính phủ xin trả lời như sau:

### 1. Về xu thế tất yếu ứng dụng khoa học công nghệ

Ngay khi cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 được đề cập (năm 2011), việc ứng dụng khoa học công nghệ đã và đang được các nước trên thế giới đẩy mạnh triển khai. Ở nước ta, việc ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, điều hành được Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương triển khai nhằm nâng cao năng suất lao động, cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh, phát triển doanh nghiệp, nâng cao năng lực cạnh tranh, thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội, đáp ứng tốt nhất nhu cầu của nhân dân.

Đối với ngành giao thông vận tải, trong những năm gần đây, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải khẩn trương xây dựng cơ chế, chính sách tạo điều kiện khuyến khích các mô hình đổi mới sáng tạo, nhất là các mô hình ứng dụng công nghệ thông tin, kinh tế chia sẻ, mà điển hình là hoạt động của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hỗ trợ kết nối hoạt động kinh doanh vận tải theo hợp đồng (như Grab, Go Viet...) mà Đại biểu Quốc hội đề cập như trên.

Song, do đây là các mô hình kinh doanh mới, chưa được điều chỉnh trong các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành; theo đề nghị của Bộ Giao thông vận tải, Thủ tướng Chính phủ đã cho phép triển khai thí điểm ứng dụng khoa học công nghệ trong kết nối vận tải hành khách theo hợp đồng tại 05 địa phương (Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Quảng Ninh, Khánh Hòa, Đà Nẵng) nhằm tổng kết, đánh giá, xây dựng chính sách quản lý phù hợp. Qua thời gian thí điểm tại 05 địa phương nêu trên, bước đầu đã đem lại kết quả tích cực, thuận tiện cho người dân, tạo công ăn việc làm cho nhiều lái xe, góp phần xây dựng môi trường kinh doanh vận tải hành khách lành mạnh hơn. Việc thí điểm cũng đã cho thấy, chúng ta đã chủ động và hoàn toàn có thể phát triển bằng chính nội lực của các đơn vị vận tải cũng như các đơn vị cung cấp dịch vụ kết nối vận tải trong nước. Vì vậy, Đại biểu có thể yên tâm và tin tưởng rằng, việc ứng dụng khoa học công nghệ trong lĩnh vực vận tải đang được thực hiện tốt, bảo đảm sự ổn định nhằm sử dụng hiệu quả các nguồn lực, phát huy nội lực và làm chủ công nghệ, trên cơ sở bình đẳng, minh bạch và cạnh tranh lành mạnh (không lệ thuộc vào các đối tác nước ngoài).

Tuy nhiên, với thực tiễn đang diễn ra, việc phát triển của loại hình kinh doanh vận tải khách theo hợp đồng ứng dụng hợp đồng điện tử cũng phần nào làm ảnh hưởng đến loại hình kinh doanh vận tải khách bằng taxi truyền thống; đây là quy luật tất yếu nhưng mang tính tích cực, hướng đến đáp ứng tốt hơn nhu cầu đi lại của nhân dân với chi phí phù hợp hơn, đảm bảo thuận tiện, an toàn, chất lượng dịch vụ của cả xe taxi và xe hợp đồng được nâng cao; việc chuyển đổi sang ứng

dụng quản lý và điều hành hoạt động vận tải đối với các doanh nghiệp đã được chú trọng hơn; công tác quản lý nhà nước trong vận tải, lĩnh vực quản lý, thu thuế được quan tâm và thực hiện sát sao hơn...

Như vậy, mỗi việc thí điểm đều có những tác động tích cực hoặc hạn chế. Trong việc này, ngoài những kết quả tích cực đã nêu trên thì chúng ta cũng cần nhìn nhận hạn chế để sớm điều chỉnh như: Phải có sự phối hợp sát sao và trách nhiệm hơn của các cơ quan từ trung ương đến địa phương; việc tổ chức giao thông cần phù hợp hơn, quản lý chặt chẽ hơn nữa các ứng dụng mới; cần nhanh chóng bổ sung, hướng dẫn, điều chỉnh phù hợp các quy định trong quản lý hoạt động vận tải, quản lý công nghệ, thuế...

Vì vậy, Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu kinh nghiệm của các nước; phối hợp với các Bộ, ngành, địa phương xây dựng Nghị định quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ-CP) trên tinh thần đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, điều hành giao thông vận tải đối với tất cả các loại hình kinh doanh vận tải, tạo khung khổ pháp lý chặt chẽ, bình đẳng giữa các doanh nghiệp, hướng đến mục tiêu cao nhất là đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu đi lại của người dân và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

## 2. Về các nội dung chất vấn cụ thể của Đại biểu Quốc hội

a) Đối với nội dung về “Quan điểm của Chính phủ về định hướng quản lý đối với taxi công nghệ?”

Việc quản lý xe ô tô dưới 9 chỗ ngồi hoạt động kinh doanh vận tải hành khách sử dụng phần mềm để điều hành, kết nối trực tiếp lái xe và hành khách là nội dung có nhiều ý kiến khác nhau trong quá trình xây dựng dự thảo Nghị định thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ-CP; vì vậy, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo định hướng xây dựng Nghị định này với một số trọng tâm: (i) Loại bỏ các nội dung quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh không thực sự cần thiết, không phù hợp với Luật giao thông đường bộ; (ii) Ứng dụng mạnh mẽ khoa học công nghệ trong quản lý vận tải để thay thế cho phương thức quản lý truyền thống; (iii) Bỏ quy định bắt buộc phải gắn hộp đèn cố định trên nóc xe taxi (doanh nghiệp tự quyết định việc gắn hộp đèn trên nóc xe), thay vào đó dùng phần mềm cùng với phù hiệu, biển hiệu xe và Tem kiểm định khác biệt để quản lý; (iv) Xây dựng hạ tầng công nghệ nhằm kết nối, chia sẻ, liên thông toàn bộ dữ liệu giám sát hành trình, hình ảnh, ghi, lưu trữ lâu dài từ camera trên xe ô tô...

Trên tinh thần đó, Bộ Giao thông vận tải đã hoàn chỉnh dự thảo Nghị định với sự thống nhất cao của các Bộ có liên quan; trong đó thể hiện rõ quan điểm ứng dụng công nghệ trong điều hành xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách dưới 09 chỗ ngồi, kể cả xe taxi (taxi sử dụng đồng hồ tính tiền - taxi truyền thống; taxi sử

dụng phần mềm để tính tiền, kết nối lái xe với hành khách - taxi công nghệ), xe hợp đồng (sử dụng hợp đồng văn bản giấy hoặc điện tử), xe du lịch (sử dụng hợp đồng văn bản giấy hoặc điện tử); tương ứng với mỗi mỗi loại hình là các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh phù hợp. Dự thảo Nghị định không có nội dung cản trở đơn vị kinh doanh vận tải lựa chọn loại hình vận tải; vì vậy, đơn vị kinh doanh vận tải hoàn toàn có quyền tự do lựa chọn loại hình kinh doanh phù hợp với điều kiện, thế mạnh của mình theo pháp luật.

b) Đối với các nội dung về “Chính phủ có xác định taxi công nghệ là hoạt động vận tải không?”

Theo quy định của Luật giao thông đường bộ thì loại hình xe taxi là một trong năm loại hình kinh doanh vận tải hành khách. Như đã phân tích ở điểm a nêu trên thì taxi truyền thống hay taxi công nghệ đều là hoạt động kinh doanh vận tải.

Tuy nhiên, vấn đề đặt ra ở đây là các đơn vị cung cấp dịch vụ kết nối, cung cấp dịch vụ nền tảng (tương tự như Grab, Go Viet...) có là hoạt động kinh doanh vận tải hay không; dự thảo Nghị định lần này đã cụ thể hóa khái niệm về hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi là việc sử dụng xe ô tô có sức chứa dưới 9 chỗ (bao gồm cả người lái xe) để vận chuyển hành khách theo lịch trình và hành trình do hành khách yêu cầu; có sử dụng đồng hồ tính tiền để tính cước chuyến đi hoặc sử dụng phần mềm để đặt xe, hủy chuyến, tính cước chuyến đi và kết nối trực tiếp với hành khách thông qua phương tiện điện tử; đồng thời dự thảo Nghị định cũng thể hiện rõ trách nhiệm của đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (Điều 34) và trách nhiệm của Đơn vị cung cấp nền tảng trong hoạt động kinh doanh vận tải (Điều 35). Theo đó, đã phân định rõ trường hợp: (i) Đơn vị chỉ cung cấp nền tảng trong hoạt động kinh doanh vận tải (không trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe; không quyết định giá cước vận tải) phải chấp hành các quy định theo pháp luật về giao dịch điện tử, các pháp luật khác có liên quan...; (ii) Trường hợp đơn vị cung cấp nền tảng trong hoạt động kinh doanh vận tải có thực hiện ít nhất một trong các công đoạn chính của hoạt động vận tải (trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe hoặc quyết định giá cước vận tải) để vận chuyển hành khách, hàng hóa trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi thì phải thực hiện các quy định đối với đơn vị kinh doanh vận tải. Các nội dung dự thảo Nghị định nêu trên là khung pháp lý chung để các doanh nghiệp tự do lựa chọn hoạt động của mình theo pháp luật.

c) Đối với các nội dung về “Khi nào thì Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định 86, hoặc ban hành văn bản mới, tạo khuôn khổ pháp lý, xác lập điều kiện bảo đảm, để các doanh nghiệp trong nước có thể yên tâm đầu tư công nghệ đủ lớn mạnh, đủ khả năng cạnh tranh bình đẳng, lành mạnh với loại hình vận tải này?”

Như đã nêu ở phần trên, dự thảo Nghị định thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ-CP đã được Bộ Giao thông vận tải hoàn chỉnh, trình Chính phủ,

Thủ tướng Chính phủ xem xét, ký ban hành. Đây là khung khổ pháp lý chung, đầy đủ để quản lý các loại hình kinh doanh vận tải đường bộ bằng xe ô tô, quản lý các đơn vị kinh doanh vận tải một cách bình đẳng, minh bạch và hướng đến mục tiêu cao nhất là đáp ứng nhu cầu ngày càng tốt hơn của người dân, giữ gìn trật tự, an toàn giao thông.

Xin trân trọng cảm ơn đại biểu Quốc hội Lê Thanh Vân đã quan tâm đến hoạt động của Chính phủ trong chỉ đạo điều hành ngành giao thông vận tải./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng CP;
- Tổng Thư ký Quốc hội;
- Bộ Giao thông vận tải;
- Vụ Phục vụ hoạt động GS, VPQH;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg,  
TGĐ Công TTĐT, các Vụ: TH, TKBT, QHĐP;
- Lưu VT, CN (2) cp 14

**KT. THỦ TƯỚNG  
PHÓ THỦ TƯỚNG**



**Trịnh Đình Dũng**