

30/10/2017

NGUYỄN ĐỖ PHƯƠNG  
NGUYỄN XUÂN THÀNH

## Uber ở Việt Nam

Từ sáng sớm Chủ nhật, ngày 8/10/2017, người đi đường ở TP.HCM có thể nhìn thấy dòng chữ “Yêu cầu Uber và Grab phải tuân thủ pháp luật Việt Nam” dán trên các xe taxi của hãng Vinasun. Trước đó chỉ mấy ngày, Hiệp hội Taxi Hà Nội đã gửi kiến nghị “dừng khẩn cấp Uber, Grab” tới các cơ quan quản lý nhà nước.

Từ cuối năm 2013, Uber bắt đầu giới thiệu dịch vụ vận chuyển hành khách giống những taxi nhưng thông qua ứng dụng phần mềm để kết nối trực tiếp lái xe ô tô và tính cước tại TP.HCM và Hà Nội. Không kể mức cước tăng cao trong những giờ cao điểm và lúc ít xe, chi phí đối với người tiêu dùng khi sử dụng dịch vụ Uber chỉ bằng 50% đến 75% so với chi phí đi xe taxi truyền thống.

Lập luận rằng mình là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ công nghệ, thúc đẩy hoạt động kinh doanh trong nền kinh tế chia sẻ, Uber và các công ty tương tự đã mạnh mẽ triển khai kinh doanh ngay cả trước khi được cấp phép hay có khung pháp lý rõ ràng. Uber thậm chí còn lập luận rằng vì họ không phải là doanh nghiệp vận tải nên không bị chi phối bởi các quy định pháp lý liên quan đến dịch vụ vận tải – một lĩnh vực kinh doanh có điều kiện ở Việt Nam.

Giống như tại nhiều thành phố khác trên thế giới, các hãng taxi truyền thống cùng với lái xe và hiệp hội của họ đã phản đối mạnh mẽ đối với dịch vụ vận tải kiểu Uber, trong khi các cơ quan quản lý nhà nước lại lúng túng trong việc điều tiết đối với loại hình dịch vụ mới này.

Các doanh nghiệp và hợp tác xã taxi ở Việt Nam cho rằng về bản chất Uber hay Grab đều là vận tải taxi vì cung cấp dịch vụ vận tải hành khách có hành trình và lịch trình theo yêu cầu của hành khách, tính cước căn cứ vào khoảng cách đường đi và thời gian, đón và trả khách mọi nơi trên đường phố. Việc sử dụng phần mềm kết nối thay vì tổng đài không làm thay đổi bản chất của dịch vụ taxi. Do vậy, Uber và các dịch vụ tương tự đang vi phạm quy định quản lý nhà nước đối với taxi. Ngoài ra, Uber còn bị cáo buộc là không đóng thuế đầy đủ theo luật định.

Chính quyền địa phương ở TP.HCM và Hà Nội là cơ quan nhà nước đầu tiên có phản ứng trước sự xuất hiện của dịch vụ Uber. Quan ngại trước số lượng xe Uber, Grab tăng mạnh gây ách tắc giao thông và trước sức ép của taxi truyền thống, Sở Giao thông Vận tải (GTVT) ở Hà Nội và TP.HCM đều đưa ra các thông điệp theo hướng hạn chế hay quản lý chặt Uber và các dịch vụ tương tự.

---

Tình huống nghiên cứu này do Nguyễn Xuân Thành, giảng viên Chính sách công, trường Chính sách công và Quản lý, Đại học Fulbright Việt Nam và Nguyễn Đỗ Phương, học viên MPP8 biên soạn dựa trên các tư liệu đã được công bố. Tình huống này chỉ nhằm phục vụ cho việc thảo luận trên lớp học và không nhằm mục đích ủng hộ hay phản đối một chính sách cụ thể nào của các tổ chức liên quan.

Sự phát triển nhanh chóng của Uber, Grab ở Việt Nam xảy ra đúng vào thời điểm Chính phủ trong nhiệm kỳ mới đưa ra thông điệp về “chính phủ kiến tạo” và khuyến khích “khởi nghiệp”. Vì vậy, thông điệp của Chính phủ Trung ương là không cấm đối với các dịch vụ mới này.

Tháng 10 năm 2015, Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý cho Bộ GTVT thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng. Các doanh nghiệp kinh doanh loại hình này phải gửi đề án lên Bộ GTVT để được phê duyệt và sau đó được hoạt động thí điểm cho đến tháng 1 năm 2018. Grab rồi sau đó là Uber đều có đề án được phê duyệt.

Tuy nhiên, sức ép đặt lên các cơ quan quản lý nhà nước không dừng lại ở đây. Số lượng xe Uber và Grab đã tăng lên nhanh chóng, vượt xa số lượng taxi truyền thống. Các hãng taxi lớn như Vinasun và Mai Linh đã phải chứng kiến số lượng xe suy giảm và tài xế thôi việc. Các sở GTVT thì lên tiếng là lượng xe taxi truyền thống cộng với xe hợp đồng điện tử đã vượt xa con số được quy hoạch đến năm 2020. Những tiếng kêu gọi như “hạn chế”, “dùng khẩn cấp”, “kiểm soát chặt” đối với Uber/Grab lại vang lên. Và những lời phản đối những kêu gọi này, chủ yếu đến từ người tiêu dùng hưởng lợi từ dịch vụ rẻ hơn, cũng mạnh mẽ không kém.

### **Uber và các dịch vụ cộng tác khác trong nền kinh tế chia sẻ**

Trên website chính thức ([www.uber.com](http://www.uber.com)), Uber định nghĩa sản phẩm của mình là một ứng dụng trên điện thoại thông minh kết nối nhu cầu giữa người sử dụng xe ô tô và người sở hữu/lái xe ô tô.

Uber là một trong những dịch vụ điển hình của nền kinh tế chia sẻ (sharing economy) với đặc điểm chung nằm ở hình thức tiêu dùng cộng tác (collaborative consumption). Nguồn lực trong nền kinh tế chia sẻ được tổ chức theo cách cho phép người tiêu dùng vừa có thể là người “cung cấp” vừa có thể là người “đón nhận” dịch vụ một cách tạm thời hay lâu dài.

Cửa hàng đồ cũ, chợ trời là các hình thức tiêu dùng cộng tác đã có từ lâu đời. Nhưng công nghệ thông tin (CNTT), công nghệ di động và mạng xã hội đã đẩy tiêu dùng cộng tác và kinh tế chia sẻ lên tầm cao mà trước đây là bất khả thi.

Qua Uber, một người sở hữu xe và tự lái xe thông thường có thể trở thành người cung cấp dịch vụ vận tải hành khách. Người trước đây hoặc mua xe để tự lái hoặc đi taxi truyền thống thì bây giờ có lựa chọn là sử dụng dịch vụ uber khi cần đi lại.

Qua AirBnB, người sở hữu nhà và ở nhà của mình có thể trở thành người cung cấp dịch vụ cho thuê một hay nhiều phòng hay cả căn nhà của mình. Người trước đây đi du lịch hay công tác phải ở khách sạn thì bây giờ có lựa chọn ở nhà thuê qua AirBnB.

Qua TaskRabbit, người có một tay nghề chuyên môn (chính hay phụ hay một sở thích cá nhân) như sửa chữa đồ đạc gia đình, giao nhận, hỗ trợ văn phòng... có thể đăng ký và chào giá cung cấp dịch vụ của mình trên một thị trường di động (mobile marketplace). Người có nhu cầu, thay vì đi thuê dịch vụ truyền thống, có thể đăng ký và thuê dịch vụ trên thị trường di động này.

Qua Lending Club, những người đăng ký trên mạng ngang hàng này (peer-to-peer network) có thể cho nhau vay tiền thay vì qua dịch vụ ngân hàng truyền thống.

Qua Fon, mọi người có thể chia sẻ mạng Wi-Fi ở nhà mình và đổi lại được truy cập Wi-Fi miễn phí do những người khác chia sẻ.

Qua Poshmark, các thành viên có thể chia sẻ tủ quần áo “áo” và sở thích thời trang của mình, rồi mua bán quần áo trên mạng.

Qua italki, người dạy và học ngoại ngữ có thể kết nối và bổ túc ngoại ngữ cho nhau.

Các dịch vụ cộng tác trong nền kinh tế chia sẻ giúp phân bổ nguồn lực hiệu quả hơn. Tôi có xe nhưng không phải lúc nào cũng dùng xe; xe trong thời gian để không trước đây bây giờ dùng để cho thuê. Tôi có nhà, nhưng trong nhà có phòng trống, thì những phòng trống bây giờ có thể cho thuê. Tôi có kỹ năng giúp cho bản thân và gia đình thì giờ có thể triển khai kỹ năng này cho nhiều người/tổ chức khác.

Cũng nhờ những dịch vụ cộng tác mà nhiều người trước đây không thể thì bây giờ có thể tiếp cận và tiếp cận với chi phí thấp hơn. Do vậy, cả hiệu quả và tính công bằng đều được cải thiện nhờ nền kinh tế chia sẻ.

Tuy nhiên, các dịch vụ cộng tác có tính xáo trộn vô cùng lớn, cạnh tranh trực diện với các dịch vụ truyền thống và thậm chí còn đe dọa thay thế hoàn toàn các dịch vụ truyền thống.

Tin vào tương lai thuộc về mình, các doanh nghiệp tổ chức và kết nối dịch vụ cộng tác áp dụng một chiến lược rất mạnh mẽ, triển khai dịch vụ tại những nơi mà chưa có khung pháp lý điều tiết hoạt động của mình một cách rõ ràng. Phương châm của họ là cứ triển khai hoạt động rồi đàm phán với cơ quan lý nhà nước sở tại về khung pháp lý. Chính vì vậy, nền kinh tế chia sẻ cũng tạo ra áp lực lớn lên hoạt động quản lý nhà nước truyền thống.

## **Sự ra đời và chiến lược kinh doanh của Uber**

Giai thoại về sự ra đời của Uber là vào một ngày cuối năm 2008, hai doanh nhân Garrett Camp và Travis Kalanick dự một hội nghị công nghệ với tên gọi Le Web ở Paris và không thể gọi được taxi sau khi rời hội nghị. Do vậy mà họ nảy ra ý tưởng phát triển một ứng dụng gọi xe sao cho người có nhu cầu chỉ cần bấm nút trên điện thoại thông minh là có thể có được chuyến đi mong muốn.

UberCab LLC được thành lập vào năm 2009 với trụ sở ở thành phố San Francisco. Ngày 31/5/2010 Uber cho ra mắt dịch vụ của mình tại San Francisco. Uber phát triển một ứng dụng cho iphone để người dùng có thể tải về và đăng ký sử dụng.

Mặc dù là người sáng lập, nhưng Kalanick và Camp ban đầu không dành toàn bộ thời gian để điều hành, vì nghĩ rằng Uber chỉ là một startup bình thường trong nhiều ý tưởng startup của họ. Ryan Graves được tuyển dụng làm tổng giám đốc.

Chỉ trong vòng vài tháng, phản ứng của hành khách tại San Francisco là vô cùng tích cực. Họ bật ứng dụng, thiết bị GPS trên iphone xác định vị trí của họ trên bản đồ thành phố và hiển thị các lái xe sẵn sàng ở xung quanh. Khi hành khách nhận nút đặt xe, vị trí của họ sẽ được gửi cho các lái xe ở gần. Người lái xe chọn nhận dịch vụ sẽ lái xe đến vị trí đón khách. Khi kết thúc chuyến đi, hành khách chỉ cần bước ra, tiền được thanh toán tự động bằng thẻ tín dụng mà hành khách đã khai báo khi đăng ký với Uber.

Đến tháng 11/2010, phiên bản Android của Uber ra đời. Nhiều quỹ đầu tư mạo hiểm sẵn sàng tài trợ vốn cho Uber. Cuối năm 2010, Kalanick dành toàn tâm cho Uber và trở thành tổng giám đốc của công ty. Đến tháng 4/2011, Uber mở rộng dịch vụ của mình ra các thành phố lớn khác của Hoa Kỳ như New York, Chicago, Seattle và Washington DC.

Ban đầu, Uber tập trung vào việc kết nối người cung cấp và người có nhu cầu sử dụng dịch vụ xe sang với trên gọi UberBLACK. Khẩu hiệu lúc đó của Uber là “Everyone’s Private Driver”<sup>1</sup> (lái xe riêng của mọi người). Lái xe đăng ký dịch vụ UberBLACK là những lái xe chuyên nghiệp đã có giấy phép hành nghề lái xe hợp đồng. Vì vậy, UberBLACK cạnh tranh trực tiếp với dịch vụ xe hợp đồng sang trọng truyền thống.

Nhưng tham vọng của Uber là mở rộng thị trường và vươn ra toàn cầu. Kalanick đã quyết định triển khai một dịch vụ với giá cước rẻ hơn và sử dụng các dòng xe bình thường và lái xe không chuyên nghiệp. Vào tháng 7 năm 2012, dịch vụ UberX ra đời. Với UberX, Uber đã cạnh tranh trực tiếp với dịch vụ taxi truyền thống.

Bên cạnh UberBLACK và UberX, một dịch vụ phổ biến nữa của Uber là UberPOOL. Giống như xe đi chung, UberPOOL tính toán hành trình sao cho nhiều người có thể đi cùng một xe và chia nhau chi phí chuyển đi. Người đi UberPOOL có thấy bất tiện vì phải chung xe với người lạ, nhưng đổi lại trả cước phí rẻ hơn hẳn so với UberX.

Uber đưa ra hệ thống đánh giá hai chiều. Sau mỗi chuyến, người đi xe và người lái xe có thể cho điểm lẫn nhau theo thang điểm từ 1 đến 5 sao. Lái xe có điểm cao được ưu tiên kết nối với khách hàng. Người đi xe có điểm cao cũng được ưu tiên kết nối xe và hưởng khuyến mãi. Hệ thống đánh giá này được xem là tạo động lực tích cực để người lái xe duy trì và cải thiện chất lượng dịch vụ. Người đi xe cũng có động cơ đối xử lịch sự với người lái xe.

Người đi xe có thể theo dõi hành trình, biết thông tin liên lạc trong và sau chuyến đi tạo ra tính minh bạch mà dịch vụ taxi truyền thống không có. Biết hành trình giúp người đi có thể kiểm tra xem lái xe có đưa mình đi theo đường tốt nhất hay không. Biết thông tin liên lạc giúp người đi có thể liên hệ với lái xe trong trường hợp quên đồ trên xe.

Sự thành công của Uber dựa vào tác động mạng lưới. Người tiêu dùng chỉ thấy thuận tiện khi sử dụng dịch vụ Uber nếu ở đâu trong thành phố, khi bật ứng dụng họ cũng có thể kết nối được với xe Uber. Nếu chỉ có ít xe Uber trong một thành phố, và/hay xe chỉ tập trung tại một số ít khu vực nào đó trong thành phố thì sẽ người dùng sẽ thấy rất bất tiện và vì vậy không bao giờ đạt được số đông khách hàng. Khách hàng mà không đông, thì lái xe Uber sẽ thấy việc cung cấp dịch vụ là không hấp dẫn.

Do đó ngay từ đầu, thách thức đặt ra với Uber là phải đạt ngay một lượng lái xe và khách hàng rộng lớn và rải khắp thành phố mà mình triển khai. Các chương trình khuyến mãi khách hàng và hỗ trợ lái xe được Uber đưa ra một cách mạnh mẽ. Nhưng các hãng taxi truyền thống cáo buộc các chương trình khuyến mãi khách hàng và hỗ trợ lái xe thực ra là chiến lược định giá manh tính chiếm đoạt nhằm loại bỏ đối thủ cạnh tranh.

Tính đến tháng 10/2017, Uber đã triển khai dịch vụ tại 633 thành phố thuộc 83 quốc gia. Tổng doanh thu gộp từ đặt xe tăng từ 2,9 tỷ USD năm 2014, lên 10 tỷ USD năm 2015 và 20 tỷ USD năm 2016. Trong tổng doanh thu gộp năm 2016, phần doanh thu ròng thuộc về Uber là 6,5 tỷ USD. Mặc dù vậy, Uber vẫn lỗ khoảng 2,8 tỷ USD trong năm 2016.<sup>2</sup> Với dự báo tiềm năng tăng trưởng cao, Uber được định giá ở mức 68 tỷ USD tại thời điểm 2017.

Gần đây, Uber đưa ra chính sách định giá cước tăng lên trong giờ cao điểm (surge pricing). Đây là hệ thống định giá động (dynamic pricing), theo đó giá tự động điều chỉnh theo điều kiện cung và cầu tại

<sup>1</sup> Xem thông tin về khẩu hiệu này của Uber tại địa chỉ: <https://www.facebook.com/pg/UberMY/about/>.

<sup>2</sup> Nguồn thông tin tài chính do Uber công bố cho Bloomberg và được Business Insider trích dẫn tại địa chỉ: <http://www.businessinsider.com/uber-2016-financial-numbers-revenue-losses-2017-4>.

một khu vực cụ thể trong thành phố. Chính sách này đã bị nhiều hành khách chỉ trích và Uber bị cáo buộc là không minh bạch, cơ hội chủ nghĩa, móc túi người tiêu dùng,... Đáp lại, Kalanick nói rằng tăng giá lúc cao điểm là để khuyến khích có thêm xe Uber khi có nhiều người đặt xe và theo cách đó cung – cầu sẽ được cân bằng. “Chúng tôi không định giá, thị trường định giá”, Kalanick nói.<sup>3</sup>

Sự phát triển của Uber gắn liền với một văn hóa kinh doanh và quản trị mạnh mẽ, sẵn sàng đối đầu, đặt tăng trưởng lên trên hết, tưởng thưởng và bảo vệ lãnh đạo quản lý “hiệu quả cao”, tất cả đều gắn liền với tính cách của Kalanick. Tuy nhiên, văn hóa này cũng tạo ra xung đột trong nội bộ công ty. Các cáo buộc về quấy rối tình dục đối với người lao động nữ trong công ty xuất hiện trên báo trí vào đầu 2017.<sup>4</sup> Các lái xe Uber cũng đưa ra những phản ứng tiêu cực về điều kiện làm việc, phúc lợi, bảo hiểm. Tháng 2/2017, báo chí Mỹ đưa tin về đoạn video ghi lại một vụ đối đầu giữa Kalanick và một lái xe Uber về giá cước.<sup>5</sup> Tháng 6/2017, trước áp lực của các quỹ đầu tư có đại diện trong hội đồng quản trị, Kalanick từ chức tổng giám đốc, nhưng vẫn giữ ghế trong hội đồng quản trị. Nhiều vị trí quản lý cao cấp của Uber cũng thay đổi.

### Quản lý nhà nước đối với Uber ở các thành phố Hoa Kỳ

Chưa đến 5 tháng kể từ khi ra mắt dịch vụ ở San Francisco, Uber nhận được lệnh của Ủy ban Dịch vụ Cơ sở Hạ tầng California (California Public Utilities Commission) và Sở GTVT San Francisco (San Francisco Municipal Transportation Agency) vào tháng 10/2010. Lệnh yêu cầu Uber phải ngưng toàn bộ hoạt động của mình với lý do là Uber không có giấy phép kinh doanh taxi.

Nhiều thành phố ở Hoa Kỳ duy trì hệ thống giấy phép taxi gọi là medallion. Cơ sở của hệ thống giấy phép này là hạn chế số lượng xe taxi vận hành trong một thành phố và đảm bảo an toàn cho hành khách. Người lái xe taxi phải nộp đơn xin cấp phép đồng thời phải khai báo thông tin cá nhân và vượt qua bài kiểm tra về kiến thức giao thông và đường phố.

Trước phản ứng của các cơ quan quản lý nhà nước tại Bang California và thành phố San Francisco, Uber lập luận rằng họ chỉ cung cấp dịch vụ công nghệ thông tin kết nối lái xe ô-tô cá nhân với khách hàng, chứ không phải là công ty taxi. Kalanick quyết định bỏ chữ “Cab” khỏi tên công ty và tiếp tục triển khai hoạt động.

Tại thành phố New York, dịch vụ taxicabs được định nghĩa là dịch vụ vận chuyển hành khách bằng xe ô tô từ 9 chỗ ngồi (không kể lái xe) trở xuống và được nhận khách bằng cách vẫy gọi trên đường phố. Chỉ có xe taxicab với giấy phép medallion do chính quyền thành phố cấp mới được nhận khách bằng cách vẫy gọi trên đường phố New York. Trước sự xuất hiện của Uber vào năm 2011, chính quyền TP New York muốn cấm Uber. Phản ứng của Uber là dùng chiến lược vận động sử dụng ủng hộ của số đông khách hàng, những người hưởng lợi lớn từ dịch vụ này. Đề xuất cấm bị bãi bỏ. Vào tháng 12/2012, New York cho phép Uber hoạt động thí điểm trong một năm. Vào năm 2013, giá trị một giấy phép taxi ở New York khi mua bán lại là 1,3 triệu USD. Trước sự cạnh tranh của UberX, giá trị giấy phép taxi vào năm 2017 tại New York chỉ còn 241.000 USD.<sup>6</sup> Giữa năm 2015, Thị trưởng New York Bill de Blasio đưa ra đề xuất hạn chế số lượng xe Uber bằng cách đặt trần tốc độ tăng trưởng hàng năm với lý do là cần phải nghiên cứu tác động của Uber đến tình trạng kẹt xe trong thành phố. Uber phản ứng bằng cách đưa ra cảnh báo rằng

<sup>3</sup> Wired, “Uber boss says surging prices rescue people from the snow”, 17/12/2013.

<sup>4</sup> The Guardian, “Uber’s hustle-oriented culture becomes a black mark on employees’ resumes”, 7/3/2017.

<sup>5</sup> Bloomberg, “In video, Uber CEO argues with driver over falling fares”, 28/2/2017.

<sup>6</sup> New York Post, “Taxi medallion reach lowest value of 21<sup>st</sup> century”, 5/4/2017.

nếu đề xuất của Thị trường New York có hiệu lực thì thời gian đợi xe Uber sẽ tăng lên. Tòa thị chính New York sau đó đã rút bỏ đề xuất này.

Ở Boston, chính quyền thành phố vào tháng 8/2012 ra quyết định đóng cửa Uber trên cơ sở là điện thoại iPhone (thiết bị di động thông minh) mà lái xe Uber sử dụng là thiết bị chưa được phê chuẩn để đo khoảng cách và do vậy không được phép dùng cho các giao dịch thương mại.<sup>7</sup> Nhưng chỉ sau đó một ngày, chính quyền thành phố đã hủy quyết định này vì Phòng Đo Lường Tiêu chuẩn của bang Massachusetts đã nhận được thông tin rằng thiết bị di động thông minh này đang được Viện Quốc gia về Tiêu chuẩn và Công nghệ thẩm định.

Quay trở lại bang California, một trong những vụ kiện quan trọng liên quan đến hoạt động của UberX xảy ra tại bang này. Vào cuối năm 2013, hơn 10 lái xe Uber đã kiện công ty Uber về tình trạng lao động của họ: khi đăng ký cung cấp dịch vụ lái xe vận chuyển hành khách dùng phần mềm kết nối của Uber thì họ là người lao động tự do hay là người lao động của Uber. Vào cuối tháng 9/2015, Tòa án California đã phán quyết rằng các tài xế Uber không phải là người lao động tự do mà là người lao động của Uber theo các điều khoản ràng buộc trong hợp đồng lao động cũng như trong cách thức hoạt động. Theo phán quyết này, Uber phải bồi hoàn một khoản chi phí cho bên nguyên đơn giống như các nhân viên lao động của mình bao gồm phí bảo trì, phí cầu đường và cả khoản tip khách hàng. Hơn nữa, Ủy Ban Lao Động California, Ủy ban Kháng cáo Bảo hiểm Thất nghiệp California không những ủng hộ phán quyết của tòa án mà còn cho rằng các lái xe Uber là người lao động hội đủ điều kiện để có được trợ cấp thất nghiệp. Vụ khiếu kiện vẫn đang tiếp diễn và nếu luật pháp ủng hộ người lao động, điều đó có nghĩa là trong tương lai, Uber phải trả các khoản chi phí bảo hiểm thất nghiệp, các khoản thuế lao động cho các lái xe cũng như các chi phí lao động thêm giờ, bồi hoàn các khoản phụ thu như xăng, phí giao thông, cầu đường.

Vụ kiện trên không chỉ đơn giản là vấn đề quyền lợi người lao động và kết quả của nó còn ảnh hưởng đến việc xác định bản chất của dịch vụ mà Uber cung cấp. Uber cho rằng họ là doanh nghiệp cung cấp giải pháp công nghệ. Lái xe Uber là người kinh doanh tự do. Họ trực tiếp cung cấp dịch vụ vận tải hành khách và việc kết nối hành khách được hỗ trợ bởi ứng dụng công nghệ của Uber. Tỷ lệ chia sẻ doanh thu giữa lái xe và Uber không phải là tỷ lệ ăn chia mà phần Uber được hưởng là phí dịch vụ cho ứng dụng kết nối mà lái xe phải trả cho Uber.

Trong khi đó, các hãng taxi truyền thống và nhiều cơ quan quản lý nhà nước giữ quan điểm cho rằng Uber thực chất là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải. Không chỉ cung cấp ứng dụng công nghệ để kết nối, Uber còn định giá cước, chỉ xe đến đón khách và trả khách tại bất kỳ chỗ nào trên đường phố, hướng dẫn lộ trình đi, và do đó phải chịu cùng các quy định quản lý nhà nước như các dịch vụ taxi truyền thống phải chịu.

Xu hướng hiện nay ở các thành phố tại Hoa Kỳ là coi Uber như một hình thức kinh doanh mới, không hoàn toàn là một dịch vụ ứng dụng công nghệ, cũng không hoàn toàn là một dịch vụ vận tải truyền thống. Đây là cơ sở lập luận cho một khung quản lý nhà nước để điều tiết dịch vụ Uber: lái xe phải đăng ký hành nghề với những tiêu chuẩn kỹ thuật khác nhau, chủ xe phải đăng ký để được cấp phép kinh doanh vận tải, kê khai và nộp thuế đầy đủ... Trước những điều chỉnh của cơ quan quản lý nhà nước, Uber đàm phán và tuân thủ nếu muốn tiếp tục kinh doanh tại thị trường này.

Tên gọi chung cho các doanh nghiệp như Uber hay Lyft ở Hoa Kỳ là công ty mạng lưới vận tải (tên tiếng Anh là transportation network companies hay được viết tắt là TNC). Những thành phố Hoa Kỳ tạo môi trường thuận lợi nhất cho Uber là nơi có quy định mới nhưng không bắt Uber phải tuân thủ các quy định

---

<sup>7</sup> The Verge, "Boston, 15/8/2012.

hiện hành đối với taxi, cụ thể là về đăng ký xe và định giá cước. Thay vào đó, nội dung quản lý nhà nước chính đối với các TNC là các quy định đảm bảo an toàn, bao gồm: an toàn về xe (chất lượng xe, niên hạn sử dụng); an toàn về lái xe (kiểm chứng thông tin cá nhân và năng lực lái xe); và bảo hiểm bắt buộc và mức bảo hiểm bắt buộc tối thiểu.

Một ví dụ tiêu biểu là đổi mới quy định đối với Uber ở Washington, D.C. Ngày 28/10/2014, Hội đồng thành phố Washington, D.C. đã phê chuẩn luật mới để điều chỉnh hoạt động của Uber và các TNC khác. Luật có tên gọi Luật sửa đổi về đổi mới xe cho thuê năm 2014 (The Vehicle-for-hire Innovation Amendment Act of 2014, gọi tắt là VIAA). VIAA không yêu cầu các TNC phải tuân thủ quy định cấp phép đối với taxi. Nhưng VIAA quy định mức bảo hiểm bắt buộc tối thiểu, kiểm tra thông tin cá nhân bắt buộc ở cấp liên bang, bang và địa phương đối với lái xe, và kiểm tra xe. VIAA cũng không bắt buộc các TNC phải có trung tâm điều hành, mà coi ứng dụng công nghệ là trung tâm điều hành điện tử. VIAA cũng có các điều khoản quy định cấm các hành vi phân biệt đối xử của các TNC và lái xe khi nhận khách, và các biện pháp chế tài đối với các hành vi phân biệt đối xử.

### **Quản lý nhà nước đối với Uber ở các thành phố và quốc gia trong EU**

Sau khởi đầu và phát triển mạnh ở nhiều thành phố tại Hoa Kỳ, Uber tiếp tục mở rộng thị trường ra các thành phố lớn trên thế giới.

Hầu hết các nước trong Liên minh Châu Âu (EU) đều không chấp nhận Uber chỉ là công ty cung cấp giải pháp công nghệ. Mặc dù việc ứng dụng công nghệ mới vào quản lý vận tải mang lại lợi ích cho người tiêu dùng nhưng Uber vẫn bị các công ty và lái xe taxi truyền thống tổ chức các cuộc biểu tình phản đối sự có mặt của họ. Để được hoạt động hợp pháp, Uber phải đăng ký hoạt động như là một công ty kinh doanh vận tải, lái xe phải có giấy phép hành nghề do cơ quan quản lý nhà nước cấp và nộp thuế đầy đủ và cạnh tranh lành mạnh với các công ty taxi truyền thống.

Paris là thành phố đầu tiên ngoài Hoa Kỳ mà Uber triển khai dịch vụ. Đó là vào cuối năm 2011 với việc giới thiệu dịch vụ UberBLACK và UberX tại Paris. Theo quy định ở Paris và nhiều thành phố khác ở EU, lái xe taxi và lái xe hợp đồng dịch vụ đều phải là lái xe chuyên nghiệp được cấp phép. Để triển khai UberBLACK và UberX, Uber cũng phải tuân thủ các quy định này.

Giống như đã làm ở Hoa Kỳ, tham vọng của Uber là mở rộng thị phần bằng dịch vụ rẻ hơn và triển khai xe Uber với lái xe không chuyên nghiệp. Theo quy định ở Pháp, lái xe không chuyên nghiệp không được thực hiện dịch vụ vận chuyển hành khách mang tính kinh doanh vì lợi nhuận. Nhưng mọi người hoàn toàn có thể đi cùng xe và chia sẻ chi phí; người lái xe không cần có giấy phép với điều kiện là không kinh doanh vì lợi nhuận. UberPOP được Uber cho ra đời tại Paris và nhiều thành phố châu Âu khác. UberPOP về thực chất là giống hệt như UberX, nhưng về mặt pháp lý là dịch vụ đi cùng xe, chia sẻ chi phí và phi lợi nhuận. Năm 2014, Quốc hội Pháp đã bỏ phiếu cấm UberPop và các dịch vụ tương tự được hoạt động ở Pháp trên cơ sở là dịch vụ này thực chất là kinh doanh vận tải hành khách không có giấy phép. Tháng 7/2015, Uber ngưng dịch vụ UberPOP tại Pháp. Đức, Hà Lan, Ý và Tây Ban Nha cũng coi UberPOP là bất hợp pháp.

Vào giữa năm 2012, London là thành phố thứ 11 trên thế giới mà Uber triển khai dịch vụ. Và tại London, Uber cũng gặp phải sự phản đối của ngành vận tải taxi lâu đời nhất trên thế giới. Xuất hiện từ năm 1634, lái xe taxi London "Black Cabs" luôn tự hào về "kiến thức London" khi có thể ghi nhớ 25.000 con phố và 100.000 địa điểm trước khi nhận được giấy phép hành nghề lái taxi và ưu tiên đón khách bên đường. Sở GTVT London (Transport for London hay TfL) cấp giấy phép kinh doanh xe thuê tư nhân cho Uber. Số

lượng lái xe và người sử dụng dịch vụ tăng lên nhanh chóng đưa London trở thành một trong những thị trường quan trọng nhất của Uber. Ước tính London hiện có 40.000 người được cấp phép lái xe Uber và 3,5 triệu người sử dụng dịch vụ xe Uber. Tuy nhiên vào ngày 22/9/2017, TfL đã ra phán quyết rút giấy phép hoạt động của Uber tại London. Lý do chính thức được TfL đưa ra là hoạt động của Uber là “thiếu trách nhiệm doanh nghiệp liên quan tới một số vấn đề có ý nghĩa về an toàn và an ninh công cộng”. Một mặt Uber viết một lá thư mở xin lỗi về những thiếu sót của mình, một mặt Uber đã gửi đơn kháng cáo về phán quyết của TfL. Trong thời gian kháng cáo, Uber vẫn được phép hoạt động tại London.

Vào tháng 7/2017, Tổng trưởng lý (Advocate General) của Tòa Công lý EU (Court of Justice) đưa ra ý kiến mang tính tư vấn chính thức cho các thẩm phán của tòa rằng dịch vụ Uber “phải được xếp là dịch vụ trong ngành vận tải” (“must be classified as a ‘service in the field of transport’”). Cơ sở của ý kiến này là Uber áp đặt các điều kiện lên lái xe, hướng dẫn đến đón, điểm trả khách và lộ trình cho họ, và quyết định giá, nên Uber không thể chỉ coi là trung gian giữa lái xe và người đi xe.

Nếu sắp tới, tòa án ở EU ra phán quyết theo ý kiến trên thì chính quyền các cấp ở các quốc gia EU sẽ có cơ sở pháp lý vững chắc để quy định dịch vụ Uber là dịch vụ taxi bất hợp pháp. Để hoạt động, Uber sẽ chỉ có sự tham gia của các xe đã có giấy phép hoạt động taxi.

### **Quản lý nhà nước đối với Uber ở các thành phố châu Á**

Uber triển khai dịch vụ UberBLACK ở Seoul, Hàn Quốc vào tháng 6/2013, rồi UberX một năm sau đó mặc dù chưa được cấp phép. Hàn Quốc là quốc gia có khung quản lý nhà nước rất ngặt nghèo đối với dịch vụ taxi và xe hợp đồng. Tháng 12/2014, chính quyền thành phố Seoul truy tố Kalanick tội kinh doanh bất hợp pháp. Tháng 3/2015, Uber ngưng dịch vụ UberBLACK và UberX tại Hàn Quốc.

Tìm cách quay trở lại thị trường Hàn Quốc, Uber đã làm việc với cơ quản lý nhà nước để đưa ra quy định cho phép triển khai dịch vụ xe hợp đồng điện tử, tính cước độc lập, nhưng không được vẫy gọi trên đường phố. Năm 2016, Uber quay lại Hàn Quốc với dịch vụ UberBlack với sự hợp tác của Hyundai. Vào tháng 4/2017, tòa án Hàn Quốc vẫn ra phán quyết rằng Uber triển khai dịch vụ kết nối xe cá nhân để kinh doanh vận tải là bất hợp pháp. Phán quyết này không ảnh hưởng đến dịch vụ UberBLACK nhưng ngăn Uber triển khai UberX.

Cuối năm 2013, Uber bước vào thị trường Ấn Độ, hoạt động ở các thành phố lớn như Delhi, Mumbai, Bangalor, Hyderabad, Chennai, Kolkata. Tại Ấn Độ, ngành vận chuyển hành khách bằng taxi bị chi phối bởi Luật Xe có động cơ (Motor Vehicles Act) được ban hành từ năm 1998 quy định rất chặt chẽ cả về mức giá tối đa, tối thiểu, thời gian làm việc của lái xe. Toàn bộ xe kinh doanh chở khách ở Ấn Độ phải có Giấy phép Du lịch toàn Ấn (All India Tourist Permit).

Uber ban đầu đăng ký kinh doanh ở Ấn Độ như một công ty công nghệ được điều chỉnh bởi luật về công nghệ thông tin. Dịch vụ kiểu Uber ở Ấn Độ được gọi bằng cái tên taxi dựa vào ứng dụng (application based taxi hay ABT). Lái xe Uber phải có Giấy phép Du lịch toàn Ấn.

Ngày 5/12/2014, một cán bộ quản lý tài chính đi xe Uber đã bị lái xe hiếp dâm. Sau khi lái xe phạm tội bị bắt giữ, cảnh sát xác định rằng lái xe này trước đó đã từng bị bắt giữ và truy tố. Uber bị chỉ trích về việc kiểm tra thông tin lái xe. Tiếp theo đó là những quan ngại về việc không có khung quản lý nhà nước đối với các dịch vụ ABT ở cấp trung ương hay bang. Ngày 8/12/2014, chính quyền thành phố Delhi cấm toàn bộ dịch vụ ABT. Sau đó 3 ngày, Uber chấm dứt hoạt động ở thủ đô Ấn Độ. Một loạt thành phố và bang của Ấn Độ sau đó cũng ban hành lệnh cấm.



Ngày 12/12/2014, hàng trăm lái xe Uber biểu tình tại Delhi vì lệnh cấm đã ảnh hưởng đến sinh kế của họ. Sở GTVT Delhi đề xuất một khung quản lý nhà nước mới đối với các dịch vụ ABT, trong đó yêu cầu tất cả dịch vụ taxi, kể cả ABT phải có giấy phép hoạt động tại Vùng Thủ đô, chứ không cần Giấy phép Du lịch toàn Ấn; tất cả các hãng cung cấp dịch vụ, kể cả ABT phải đăng ký hoạt động với Sở GTVT Delhi; tất cả các hãng bắt buộc phải cung cấp cơ sở dữ liệu lái xe cho Sở Cảnh sát Delhi.

Tháng 7/2014, Uber thâm nhập thị trường Trung Quốc. Ngay từ khi xuất hiện, Uber đã phải cạnh tranh với các hãng vận tải hành khách dựa vào công nghệ của Trung Quốc là Didi (chiếm 55% thị phần) thuộc sở hữu của Tencents Holdings và Kuaidi (chiếm 45% thị phần) của Alibaba Group.

Mặc dù chủ trương của Chính phủ Trung Quốc luôn ủng hộ phát triển cho các công ty nội địa như Didi nhưng những công ty ứng dụng công nghệ như Uber cũng được chấp nhận ở thị trường đông dân nhất thế giới này. Didi, chứ không phải Uber, là doanh nghiệp đóng vai trò vận động chính sách với Chính phủ Trung Quốc. Didi lập luận rằng dịch vụ công nghệ kết nối vận tải hành khách giúp tạo việc làm và giảm ách tắc giao thông. Như báo điện tử Sina đưa tin, Mã Hóa Đằng, chủ tịch Tencent Holdings Ltd., nói với Thủ tướng Lý Khắc Cường rằng không nên ra quy định quá chặt chẽ đến nỗi các dịch vụ chia sẻ chuyển đi phải ngưng hoạt động. Thủ tướng Trung Quốc đáp lại là sẽ yêu cầu các thành phố nghiên cứu thêm trước khi áp đặt khung quản lý mới.<sup>8</sup>

Quy định hiện nay ở Bắc Kinh và nhiều thành phố khác là phải đăng ký với cơ quan quản lý địa phương và thỏa mãn điều kiện cao hơn về tiêu chuẩn chất lượng xe. Một quy định gây tranh cãi là yêu cầu lái xe phải là người địa phương.

Khó khăn mà Uber gặp phải không phải là từ quản lý nhà nước mà là từ cạnh tranh. Để gia tăng thị phần, Uber và Didi buộc phải trợ giá mạnh cho hành khách cũng như hỗ trợ tài chính cho lái xe. Trong hai năm vào thị trường Trung Quốc, giới phân tích tài chính ước tính rằng mỗi năm Uber mất khoảng 1 tỷ USD tiền mặt.

Trước áp lực cạnh tranh, vào tháng 8/2016 Uber đã quyết định bán lại hoạt động kinh doanh của mình ở Trung Quốc cho Didi và rút lui khỏi thị trường này.

## Uber vào thị trường Việt Nam

Đầu năm 2014, Uber bắt đầu triển khai dịch vụ kết nối vận tải hành khách bằng ứng dụng công nghệ tại TP.HCM (rồi sau đó là Hà Nội). Nhưng phải đến 30/8/2014, Giấy Chứng nhận đầu tư mới được UBND TP.HCM cấp và ngày 14/10/2014, Công ty TNHH Uber Việt Nam (Uber Vietnam Ltd.) nhận giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh với ngành nghề kinh doanh là “hoạt động tư vấn quản lý” và “nghiên cứu thị trường, thăm dò dư luận”.<sup>9</sup>

Để đăng ký tham gia cung cấp dịch vụ vận tải hành khách sử dụng ứng dụng Uber, lái xe phải có giấy chứng nhận sức khỏe từ một trung tâm y tế, giấy xác nhận hạnh kiểm của công an phường và đăng ký tham gia một hợp tác xã vận tải. Sau khi nộp lệ phí 1 triệu VNĐ có giá trị trong một năm, lái xe sẽ được hợp tác xã vận tải cấp phù hiệu xe hợp đồng để dán lên kính xe.

---

<sup>8</sup> Reuters, “China’s Li signals easing rules for car-hailing market”, 14/10/2016. Truy cập tại địa chỉ: <https://www.reuters.com/article/us-china-ride-hailing/chinas-li-signals-easing-rules-for-car-hailing-market-idUSKCN12E09O>.

<sup>9</sup> Theo tổng hợp của Bộ GTVT, ngoài Uber, thị trường Việt Nam còn có Grab, LiveTaxi, TaxiChiềuVè, AdTOS, iMove. Grab là đối thủ cạnh tranh lớn nhất của Uber.

Với dịch vụ do Uber cung cấp, hành khách dùng ứng dụng công nghệ được cài đặt trên thiết bị điện tử thông minh để gọi dịch vụ xe UberX, UberBLACK hay UberSUV. Kết thúc chuyến đi, chi phí được thanh toán thông qua thẻ tín dụng của hành khách hay trả tiền mặt trực tiếp cho lái xe. Lái xe được hưởng 80% và Uber giữ lại 20%.

Giống như chiến lược kinh doanh ở các thành phố khác, Uber mạnh mẽ tung ra các chương trình khuyến mãi giảm giá đối với người đi và hỗ trợ cho lái xe. Chính nhờ những hỗ trợ này mà Uber đã thu hút được các lái xe như Nguyễn Hữu Nam (xem Hộp 1).

#### Hộp 1: UberX (\*)

Nguyễn Hữu Nam làm tài xế taxi rồi chuyển sang lái xe hợp đồng tại Hà Nội từ năm 1999 cho đến 2015. Từ đầu năm 2016, anh quyết định sang lái xe UberX.

Những ngày lái xe taxi là những ngày phải phóng nhanh đón khách và vi phạm luật giao thông có chủ định, bởi vì đón khách mà đến chậm thì sẽ mất khách. Nhãn hiệu taxi cũng luôn là mối tin hiệu cho các lực lượng cảnh sát giao thông, thanh tra giao thông kiểm tra, phạt tiền. Rồi còn những mối quan hệ phức tạp với hãng taxi của mình.

Những ngày lái xe hợp đồng là những ngày mệt mỏi vì đàm phán với người thuê xe. Rồi trong chuyến đi, nếu có yêu cầu thay đổi hành trình lại kỳ kéo đàm phán lại, mất thời gian và rồi có khi dẫn đến căng thẳng với khách hàng.

Đăng ký lái xe Uber là một trải nghiệm mới với cảm giác thoải mái, nhẹ nhàng. Những phiền toái của taxi và xe hợp đồng dường như được giảm nhẹ đi rất nhiều nhờ sự minh bạch và tự động mà ứng dụng Uber mang lại trong việc kết nối, xác định địa chỉ, định giá và định hành trình.

(\*) Phòng vấn của tác giả.

Tiêu biểu cho việc xuất hiện một hoạt động tiêu dùng cộng tác trong nền kinh tế chia sẻ, Uber đã thu hút những người có xe nhưng không sử dụng thường xuyên tham gia cung dịch vụ vận tải hành khách. Nhưng sức hấp dẫn của Uber đã thu hút cả các lái xe chuyên nghiệp và người kinh doanh. Cá nhân các lái xe chuyên nghiệp dùng xe hiện hữu (đang chạy hợp đồng hay taxi) chuyển sang chạy Uber (hay Grab). Nhiều người không có xe cũng huy động tiền để mua xe chạy Uber/Grab (xem Hộp 2). Nhiều nhà đầu tư cũng bỏ tiền mua xe để cho thuê chạy Uber/Grab. Không chỉ dừng lại ở xe ô tô, Uber (và Grab) cũng giới thiệu dịch vụ chạy xe máy là Uber MOTO (và Grab Bike) (xem Hộp 3).

#### Hộp 2: Tham gia chạy Uber (\*\*)

Anh Lê Hoan, chấp nhận đầu tư gần 1 tỷ đồng để sắm sửa chiếc ô tô về chạy Uber. Thời gian đầu, có tháng anh thu nhập cả gần 30 triệu đồng, trừ đi hết các chi phí khác. Tuy nhiên, trong thời gian gần đây, cụ thể là khoảng giữa năm 2016, lượng khách đặt Uber Car giảm hẳn, thu nhập của anh này cũng vì vậy mà giảm sút.

Tuy nhiên, anh Hoan nói: "Trên báo họ nói thu nhập của lái xe Uber bây giờ chỉ bằng 1 nửa ngày xưa thì không đúng. Công nhận thời gian hiện tại, thu nhập của anh em có giảm nhưng không đến nỗi nào đâu".

Theo anh Hoan, trong thời gian này, thu nhập của anh cũng chỉ khoảng 10 triệu - 15 triệu đồng/tháng, có những tháng chăm chỉ cũng được 2/3 so với thời kỳ trước.

(\*\*) Vietnamnet, "Lương của lái xe Uber, Grab là bao nhiêu mà than 'vỡ mộng'?", 21/2/2017. Truy cập tại:

<http://vietnamnet.vn/vn/kinh-doanh/dau-tu/luong-cua-lai-xe-uber-grab-la-bao-nhieu-ma-than-vo-mong-357518.html>.

**Hộp 3: UberMOTO (\*\*\*)**

Trần Viết Tú đã quyết định chuyển từ chạy xe ôm sang chạy UberMOTO ở TP.HCM. Khi chạy xe ôm, chính sách của anh là cuộc xe ngắn ở trung tâm Sài Gòn (2-4km) thì lấy 20.000-30.000 đ còn cuộc dài ra các quận xa (5-10km) thì lấy 50.000-70.000 đ. Mức giá này cũng chỉ thấp hơn giá taxi truyền thống một chút. Vì vậy, bình quân một ngày Tú chỉ chạy khoảng 5-6 chuyến, kiếm khoảng 300.000 đ. Đa số thời gian trong ngày, anh Tú dựng xe ở các ngã tư vừa lướt internet trên điện thoại vừa đợi khách gọi. Tú biết rằng tính chi phí xăng xe và công sức bỏ ra thì anh có thể chạy các cuộc xe với giá rẻ hơn. Nhưng kinh nghiệm của anh và nhiều đồng nghiệp chạy xe ôm cho thấy có lấy giá rẻ hơn thì lượng khách trong ngày cũng không tăng lên là bao. Giá rẻ hơn chỉ dành cho một số khách quen.

Từ ngày chuyển sang chạy UberMOTO, cường độ làm việc của Trần Viết Tú tăng lên gấp bội và số tiền bỏ túi bình quân mỗi cuộc xe cũng thấp hơn nhiều so với chạy xe ôm. Một cuộc xe ngắn ở trung tâm, tiền thu về (sau khi trừ phần doanh thu của Uber) chỉ là 7.000-15.000 đ. Cuộc xa thì tiền thu về là 25.000-40.000 đ. Một ngày, Tú chạy bình quân đến 20 cuộc xe. Đưa khách này đến nơi, là ứng dụng Uber đã kết nối với một khách mới. Chỉ là không có sức mà chạy liên tục trong ngày. Doanh thu hàng ngày của anh Tú bây giờ là 400.000-450.000 đ.

(\*\*\*) Phỏng vấn của tác giả.

Với việc Uber định giá cước rẻ hơn giá cước taxi từ 30 đến 50%, người tiêu dùng có nhiều cơ hội được sử dụng dịch vụ vận chuyển với chất lượng dịch vụ tốt hơn từ đội ngũ lái xe chính là chủ xe với các xe gia đình mới, sạch đẹp hơn các xe taxi hiện tại (xem Bảng 1). Tuy giá cước xe Uber có sự điều chỉnh tăng gấp nhiều lần vào giờ cao điểm nhưng giá cước này vẫn được người tiêu dùng chấp nhận. Người tiêu dùng sẽ lựa chọn dịch vụ taxi vào giờ cao điểm và chọn Uber vào giờ thấp điểm để có lợi nhất.

**Bảng 1: So sánh giá cước taxi của Mai Linh và Vinasun với Uber (tháng 12/2016)**

Taxi Mai Linh (VNĐ/km)		Taxi Vinashun(VNĐ/km)		UberX (VNĐ/km)
Giá mở cửa	14.000	Giá mở cửa	11.000	6.000
25 km đầu tiên	17.300	30 km đầu tiên	16.000	
Từ 26 km trở lên	13.800	Từ 31 km trở lên	14.000	

Nguồn: Giá cước công bố tại trên web chính thức của Mai Linh, Vinasun và Uber.

Với số lượng lớn xe trở thành đối tác, Uber bị cáo buộc là phá vỡ quy hoạch taxi, gây áp lực mạnh lên hạ tầng giao thông, gây ra tình trạng kẹt xe nghiêm trọng ở các khu vực trung tâm vào giờ cao điểm. Chỉ một phần số lượng xe Uber là xe gia đình/cá nhân tham gia dịch vụ kết nối điện tử để kinh doanh tạo thêm thu nhập. Một số lượng lớn đối tác của Uber là xe của các công ty/cá nhân mua xe, thuê lái xe chạy dưới ứng dụng của Uber để kinh doanh. Như vậy, Uber không làm giảm số lượng xe lưu thông mà thậm chí còn làm tăng số lượng ô tô lưu thông khi đưa các xe khác hoạt động cùng taxi hiện có.

Theo thống kê của Sở GTVT TP.HCM, số lượng xe taxi truyền thống và xe kinh doanh dựa vào ứng dụng điện tử là 26.404. Trong khi theo quy hoạch số lượng taxi đến năm 2020 chỉ là 12.700 (xem Bảng 2).

**Bảng 2: Số lượng xe taxi truyền thống và xe kinh doanh dựa vào ứng dụng công nghệ tại TP.HCM**

	2010	2015	2016
Xe taxi truyền thống	12.654	10.150	11.060
Xe kinh doanh dựa vào ứng dụng điện tử			15.344

Nguồn: Thống kê của Sở GTVT TP.HCM.

Sự xuất hiện của Uber và các dịch vụ tương tự ở Việt Nam gây ra một tranh cãi lớn về việc xác định bản chất của loại hình kinh doanh mới này: đó là một dịch vụ ứng dụng công nghệ hay là dịch vụ vận tải hành khách.

*Uber là một dịch vụ cung cấp ứng dụng công nghệ*

Như đã trình bày, Uber bắt đầu triển khai dịch vụ ở Việt Nam vào đầu năm 2014 khi chưa đăng ký kinh doanh. Phải đến tháng 10 năm đó, Uber mới có đăng ký kinh doanh và Công ty TNHH Uber Việt Nam được thành lập. Hai ngành nghề đăng ký kinh doanh của Uber Việt Nam là “hoạt động tư vấn quản lý” và “nghiên cứu thị trường, thăm dò dư luận”.

Đặng Việt Dũng – Tổng Giám đốc Uber Việt Nam lúc đó cho biết: “Uber muốn hoạt động đúng bản chất là một công ty công nghệ làm dịch vụ kết nối vận tải”.

Theo quan điểm của Uber, Uber chỉ là công ty cung cấp dịch vụ công nghệ cho lái xe. Tỷ lệ 20% doanh thu mà Uber được hưởng là phí Uber thu đối với dịch vụ công nghệ mà họ cung cấp cho chủ xe/lái xe. Nhà nước không cần can thiệp vì Uber đang hoạt động như một công ty công nghệ theo luật doanh nghiệp hiện hành.

Viện trưởng Viện Quản lý Kinh tế Trung ương Nguyễn Đình Cung cũng cho rằng: “Luật Đầu tư (sửa đổi) đã có hiệu lực từ tháng 7/2015 thì luật không hề quy định việc kinh doanh dịch vụ công nghệ thông tin trong lĩnh vực GTVT hành khách là lĩnh vực cấm. Như vậy, xét về luật thì đương nhiên họ được làm”. Về phân biệt loại hình dịch vụ, ông cũng cho rằng: “không nên đánh đồng giữa doanh nghiệp vận tải với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ công nghệ thông tin được”.

*Uber là một dịch vụ kinh doanh vận tải hành khách*

Các DN và HTX taxi ở Việt Nam cho rằng Uber đang kinh doanh dịch vụ taxi cạnh tranh với họ. Đại diện cho các công ty taxi, HHTX TP.HCM đã gửi Kiến nghị đến các cơ quan quản lý nhà nước đề nghị xem xét lại tính pháp lý khi Uber hoạt động trái với Nghị định số 86/2014/NĐ-CP (ban hành ngày 10/09/2014) của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô và Thông tư 63/2014/TT-BGTVT (ban hành ngày 07/11/2014) của Bộ GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

Theo Nghị định 86/2014/NĐ-CP, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi là dịch vụ kinh doanh vận tải hành khách có hành trình và lịch trình theo yêu cầu của hành khách, cước tính theo đồng hồ tính tiền căn cứ vào km xe lăn bánh, thời gian chờ đợi. Căn cứ vào định nghĩa trên thì cơ sở để cho rằng Uber và Grab là dịch vụ taxi được dựa trên hai luận điểm. Thứ nhất, xe Uber/Grab cũng thực hiện theo yêu cầu về hành trình và lịch trình của hành khách, chỉ khác là được đặt dưới dạng điện tử thay vì gọi trên đường hay gọi qua tổng đài. Thứ hai, thay vì tính tiền bằng đồng hồ thì Uber/Grab tính tiền bằng phần mềm điện tử, nhưng cũng dựa vào chiều dài quãng đường và thời gian vận chuyển.

Kinh doanh vận tải hành khách ở Việt Nam là một ngành kinh doanh có điều kiện. Các DN và HTX taxi phải xin cấp giấy phép kinh doanh và trong hồ sơ xin cấp phép phải chứng minh là đáp ứng được hàng loạt các điều kiện về kinh doanh vận tải hành khách như số lượng và chất lượng xe, nơi đỗ, năng lực lái xe và người điều hành vận tải, năng lực tổ chức và quản lý,... Riêng đối với dịch vụ taxi còn phải chịu các điều kiện bao gồm: xe taxi có niên hạn sử dụng không quá 08 năm tại đô thị đặc biệt và không quá 12 năm tại các địa phương khác; xe phải gắn đồng hồ tính tiền được cơ quan có thẩm quyền về đo lường kiểm định và kẹp chì; phải đăng ký và thực hiện sơn biểu trưng (logo) lên xe taxi của mình; và phải có trung tâm điều hành. Đồng thời, các DN và HTX taxi phải đăng ký kê khai giá cước với Sở Tài chính ở

địa phương theo Thông tư liên tịch 152/2014/TTLT-BTC-BGTVT hướng dẫn thực hiện giá cước vận tải bằng xe ô tô và giá dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ (ban hành ngày 15/10/2014). Thuế GTGT, thuế TNDN và các loại thuế khác được các DN và HTX taxi đóng theo luật định.

Theo các DN và HTX taxi ở Việt Nam, họ phải tuân thủ các quy định trên, trong khi Uber và Grab không phải tuân thủ, từ đó tạo ra một môi trường kinh doanh không bình đẳng.

### **Phản ứng của cơ quan quản lý nhà nước đối với việc triển khai dịch vụ Uber ở Việt Nam**

Sự phát triển nhanh chóng của Uber, Grab và các dịch vụ tương tự vào Việt Nam xảy ra đúng vào thời điểm Chính phủ mới ở Việt Nam đưa ra thông điệp về “chính phủ kiến tạo” và khuyến khích “khởi nghiệp”. Vì vậy, mặc dù có sức ép mạnh mẽ của các DN, HTX và HHTX, định hướng chính sách của Chính phủ Việt Nam là không cấm đối với các dịch vụ mới này. Thủ tướng Chính phủ cũng đưa ra ý kiến rằng sự phát triển của Uber và Grab là xu thế tất yếu của Cách mạng Công nghiệp 4.0.

Xuất phát từ quan điểm ban đầu cho rằng Uber/Grab là dịch vụ kết nối cung-cầu vận tải hành khách bằng ứng dụng công nghệ, Thủ tướng Chính phủ đã có ý kiến chỉ đạo rằng việc cho phép loại hình này hoạt động ở Việt Nam là phù hợp với quy định của Luật Giao dịch Điện tử.

Tuy nhiên, Bộ GTVT sau đó đã đưa ra quan điểm cho rằng loại hình dịch vụ Uber/Grab cũng cần sự điều chỉnh của quy định về kinh doanh vận tải. Theo Bộ GTVT, “có trường hợp phần mềm hỗ trợ kết nối được cung cấp bởi một tổ chức ở nước ngoài, không đăng ký hoạt động ở Việt Nam; ... Điều này là chưa phù hợp với quy định hiện hành về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô”.

Công ty TNHH GrabTaxi Việt Nam đã chủ động gửi Bộ GTVT “Đề án thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng” vào ngày 15/7/2015. Trên cơ sở của đề án này, Bộ GTVT đã có văn bản số 11098/BGTVT-VT ngày 20/8/2015 về cơ chế tạm thời để cho phép hoạt động này được triển khai trên cơ sở thí điểm. Ngày 19/10/2015, Thủ tướng Chính phủ đã có công văn số 1850/Ttg-KTN đồng ý Bộ GTVT thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng; trong đó có việc sử dụng thông điệp dữ liệu điện tử trong giao dịch thuê xe ô tô thay cho hợp đồng vận tải bằng văn bản giữa đơn vị kinh doanh và người thuê vận tải tại các tỉnh, thành phố: Hà Nội, TP.HCM, Đà Nẵng, Quảng Ninh và Khánh Hòa.

Ngày 7/1/2016, Bộ GTVT bằng Quyết định 24/QĐ-BGTVT đã ban hành Kế hoạch thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng. Dựa trên kế hoạch này, các đơn vị muốn triển khai phải nộp đề án để Bộ phê chuẩn. Grab là DN đầu tiên có đề án thí điểm được Bộ GTVT phê duyệt.

Quyết định 24/QĐ-BGTVT do Bộ GTVT ký ngày 07/01/2016 ban hành “Kế hoạch thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng” đính kèm bản kế hoạch và hai phụ lục đính kèm với những nội dung chính như sau:

- **Mục tiêu:** Đưa các hoạt động kết nối dịch vụ vận tải đi vào nề nếp, phù hợp với khuôn khổ pháp luật, đáp ứng nhu cầu của người dân về tiết kiệm thời gian và chi phí theo xu hướng ứng dụng công nghệ mới vào cuộc sống.
- **Phạm vi và thời gian áp dụng thí điểm:** Hà Nội, TP.HCM, Đà Nẵng, Khánh Hòa, Quảng Ninh trong thời gian 2 năm từ tháng 01/2016 đến tháng 01/2018.

- **Điều kiện tham gia thí điểm:** Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ ứng dụng khoa học công nghệ có đề án thí điểm phù hợp với yêu cầu và thực hiện đầy đủ các quy định của pháp luật; các đơn vị kinh doanh vận tải gồm doanh nghiệp và hợp tác xã đủ điều kiện kinh doanh vận tải tại 5 địa phương thử nghiệm mới được tham gia thí điểm; đối với lái xe phải tuân thủ pháp luật và đáp ứng các điều kiện theo quy định của pháp luật đối với loại hình vận tải hành khách theo hợp đồng. Với phương tiện dưới 9 chỗ có đủ điều kiện kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và có niên hạn không quá 8 năm cùng tham gia thí điểm.
- **Hợp đồng điện tử:** DN, HTX vận tải phải ký kết hợp đồng cài đặt ứng dụng kết nối vào điện thoại của lái xe được DN, HTX vận tải ủy quyền giao kết hợp đồng vận tải. Hành khách có nhu cầu tải ứng dụng vào điện thoại, đăng ký tài khoản và được nhận thông báo đầy đủ về điều kiện, quyền lợi và trách nhiệm trước khi tham gia.

Hợp đồng vận tải hành khách được giao kết và thể hiện thông qua các thông điệp điện tử với các điều kiện trên được xem như là hợp đồng điện tử thay cho hợp đồng bằng văn bản.

Sau hai lần bác bỏ Đề án thí điểm của Uber tại Việt Nam với lý do công ty này không thành lập doanh nghiệp tại Việt Nam và việc ủy quyền của Công ty Uber BV (Hà Lan) cho Uber Việt Nam tham gia đề án thí điểm và thực hiện các nghĩa vụ chưa phù hợp, ngày 10/04/2017, Bộ GTVT đã chính thức chấp nhận Đề án thí điểm của Uber tại Việt Nam. Để được tham gia vào đề án thí điểm này, Uber buộc phải đã điều chỉnh một số hoạt động của mình để phù hợp đảm bảo hoạt động hợp pháp và từng bước cải thiện hình ảnh, hoạt động kinh doanh của Uber ở Việt Nam.

Cụ thể, Uber phải đăng ký hoạt động kinh doanh ở Việt Nam, bổ sung chức năng và được cấp phép kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng ở 5 tỉnh/thành phố được cho phép thí điểm. Uber Việt Nam cũng đã làm rõ được quyền và trách nhiệm của đơn vị cung cấp dịch vụ ứng dụng khoa học công nghệ, đơn vị kinh doanh vận tải đối với hành khách và thực hiện quy chế phối hợp, giải quyết các khiếu nại của hành khách như các đơn vị đã được tham gia thí điểm trước đó.

### **Quy định về thuế áp dụng đối với Uber/Grab tại Việt Nam**

Các doanh nghiệp taxi truyền thống hiện chịu thuế giá trị gia tăng (GTGT) theo thuế suất 10% tính trên tiền cước taxi và được khấu trừ thuế GTGT cho các chi phí đầu vào. Thuế thu nhập doanh nghiệp (TNDN) mà họ phải nộp được tính trên lợi nhuận trước thuế với thuế suất là 20%.

Đối với Uber và các dịch vụ tương tự, việc tính GTGT đầu vào để khấu trừ, hay các khoản chi phí được khấu trừ để tính thuế TNDN là khó khăn nên Bộ Tài chính Việt Nam có hướng dẫn tính thuế riêng. Thuế GTGT được tính trên doanh thu theo tỷ lệ là 3%. Thuế TNDN cũng được tính trên doanh thu theo tỷ lệ 2%. Doanh thu được tính là tổng doanh thu Uber có được từ hoạt động kinh doanh ở Việt Nam. Đồng thời, Uber cũng đóng thuế GTGT theo tỷ lệ 3% và thuế TNDN theo tỷ lệ 2% thay cho lái xe tính trên phần doanh thu mà lái xe được hưởng.

### **Thay lời kết**

Sau khi Uber/Grab triển khai dịch vụ theo đề án thí điểm được phê duyệt của mình, thì tiếng nói phản đối vẫn tiếp tục được đưa ra, đặc biệt là từ một số đại biểu của Quốc hội.

Trong ý kiến gửi đến Ủy ban Thường vụ Quốc hội để cơ quan này chuyển đề nghị đến lãnh đạo Chính phủ trả lời các vấn đề về Uber/Grab, Đại biểu Dương Trung Quốc viết:

“Với Grab, Uber được hoạt động thử nghiệm thì số lượng xe tham gia vận chuyển hành khách cả dưới dạng taxi truyền thống hay xe hợp đồng vận chuyển sẽ tăng lên gấp bội (con số Grab, Uber khó kiểm soát vì nó “tàng hình”, khó biết con số cụ thể). Từ đó nảy sinh xung đột lợi ích và nhất là xung đột với mục tiêu quản lý của nhà nước trên cơ sở quy hoạch về số lượng, sẽ làm trầm trọng hơn áp lực quá tải lên hạ tầng và ách tắc giao thông.

...Nhưng điều đáng lo hơn là thử nghiệm nào cũng phải đi đến kết cục: chấp nhận hay không chấp nhận cho hoạt động chính thức thì cả hai đều đi đến những hệ lụy tiêu cực. Cụ thể, nếu chấp nhận, thì đương nhiên số lượng xe tham gia vận chuyển khách chính thức sẽ tăng vọt. Nếu không chấp nhận thì chủ hãng ở nước ngoài kết thúc cuộc làm ăn ở Việt Nam với những món lợi kếch xù đã bỏ túi, để lại hàng vạn người lao động có xe mà không có quyền hoạt động”.<sup>10</sup>

Từ khi vận hành chính thức theo Kế hoạch thí điểm, số lượng xe Uber và Grab tiếp tục tăng lên nhanh chóng. Tính đến tháng 9/2017, TP.HCM và Hà Nội, mỗi nơi đã có khoảng 25.000 xe hợp đồng điện tử đăng ký hoạt động.<sup>11</sup>

Trong một văn bản gửi UBND TP.HCM về các giải pháp quản lý loại hình kinh doanh xe hợp đồng điện tử vào tháng 9/2017, Sở GTVT TP.HCM cho biết sẽ đề nghị các đơn vị cung cấp phần mềm như Grab, Uber tạm ngưng cung cấp kết nối thêm xe mới.<sup>12</sup> Việc này nhằm ổn định tình hình vận tải trên địa bàn thành phố trong thời gian chờ Bộ GTVT tổ chức tổng kết hai năm thực hiện Kế hoạch thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng (taxi mới) từ ngày 7/1/2016.

Vào tháng 10/2017, Sở GTVT Hà Nội đưa ra yêu cầu các doanh nghiệp vận tải hành khách theo hợp đồng, gồm cả Grab và Uber trên địa bàn thành phố báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh, công tác đảm bảo an toàn giao thông, nhằm phục vụ công tác quản lý nhà nước trong hoạt động kinh doanh vận tải bằng ô tô và đánh giá hiệu quả công tác thí điểm.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Tiên Phong, “ĐBQH Dương Trung Quốc đề nghị Chính phủ trả lời về Grab, Uber”, 3/7/2017. Truy cập tại địa chỉ: <https://www.tienphong.vn/kinh-te/dbqh-duong-trung-quoc-de-nghi-chinh-phu-tra-loi-ve-grab-uber-1163609.tpo>.

<sup>11</sup> VNEconomy, “Hà Nội yêu cầu Uber, Grab phải báo cáo số lượng xe”, 17/10/2017. Truy cập tại địa chỉ: <http://vneconomy.vn/thi-truong/ha-noi-yeu-cau-uber-grab-phai-bao-cao-so-luong-xe-20171017051137669.htm>.

<sup>12</sup> VNExpress, “TP HCM muốn Uber, Grab ngưng kết nối thêm xe mới”, 22/9/2017. Truy cập tại địa chỉ: <https://vnexpress.net/tin-tuc/thoi-su/giao-thong/tp-hcm-muon-uber-grab-ngung-ket-noi-them-xe-moi-3645234.html>.

<sup>13</sup> Zing.vn, “Hà Nội yêu cầu Uber, Grab công khai số lượng xe và doanh thu”, 17/10/2017. Truy cập tại địa chỉ: <https://news.zing.vn/ha-noi-yeu-cau-uber-grab-cong-khai-so-luong-xe-va-doanh-thu-post788371.html>.

**Phụ lục****KẾ HOẠCH****THÍ ĐIỂM TRIỂN KHAI ỨNG DỤNG KHOA HỌC CÔNG NGHỆ HỖ TRỢ QUẢN LÝ VÀ KẾT NỐI HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH THEO HỢP ĐỒNG**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 24/QĐ-BGTVT ngày 07/01/2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**I. MỤC TIÊU****1. Mục tiêu tổng quát**

- Đưa hoạt động kết nối dịch vụ vận tải dựa trên nền tảng công nghệ thông tin vào nề nếp và phù hợp với khuôn khổ pháp luật.
- Tạo tiền đề cho việc triển khai các dự án ứng dụng khoa học công nghệ cho ngành vận tải trong tương lai, đặc biệt là sân giao dịch vận tải.
- Đáp ứng nhu cầu thực tiễn của người dân về tiết kiệm thời gian và chi phí giao dịch, cũng như xu hướng sử dụng thiết bị di động thông minh.

**2. Mục tiêu cụ thể****a) Đối với cơ quan nhà nước**

- Tăng cường công tác quản lý đối với hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng của doanh nghiệp, hợp tác xã sử dụng xe ô tô dưới 9 chỗ ngồi; thông qua đó thúc đẩy tính chuyên nghiệp của lái xe và nâng cao chất lượng dịch vụ.
- Nâng cao trách nhiệm của doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải hành khách trong việc thực hiện nghĩa vụ thuế đối với Nhà nước.

**b) Đối với hành khách**

Cung cấp cho hành khách một phương thức giao kết hợp đồng vận tải mới (bằng thông điệp điện tử), đảm bảo thuận tiện, an toàn và hiệu quả.

**c) Đối với đơn vị cung cấp dịch vụ vận tải**

- Nâng cao hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp, hợp tác xã cung cấp dịch vụ vận tải hành khách theo hợp đồng, tiết kiệm thời gian và chi phí giao dịch, giảm tỷ lệ xe chạy rỗng trên đường.
- Góp phần thúc đẩy tái cấu trúc doanh nghiệp theo hướng mở rộng quy mô hoạt động, nâng cao năng lực cạnh tranh của lĩnh vực vận tải.

**d) Đối với xã hội**

Góp phần đảm bảo trật tự an toàn giao thông, giảm tai nạn giao thông, giảm ùn tắc giao thông đô thị thông qua việc hạn chế sử dụng phương tiện cá nhân tham gia giao thông và tối ưu hóa hiệu quả sử dụng xe ô tô.

**II. PHẠM VI ÁP DỤNG THÍ ĐIỂM****1. Tỉnh, thành phố thực hiện thí điểm**

Gồm 05 tỉnh, thành phố: Hà Nội, Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Khánh Hòa, Quảng Ninh.

**2. Đơn vị tham gia thí điểm**

a) Công ty TNHH GrabTaxi và các doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải có giấy phép kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng được cấp tại các tỉnh, thành phố thực hiện thí điểm, theo nội dung Đề án GrabCar do Công ty TNHH GrabTaxi trình Bộ Giao thông vận tải (GTVT) ngày 07/08/2015.

b) Các đơn vị khác cung cấp dịch vụ ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng được Bộ GTVT và các cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.



### 3. Thời gian thí Điểm

Thực hiện trong 02 năm (từ tháng 01/2016 đến tháng 01/2018).

### III. ĐIỀU KIỆN THAM GIA THÍ ĐIỂM

#### 1. Đối với đơn vị cung cấp dịch vụ ứng dụng khoa học công nghệ

- Có đề án thí Điểm cụ thể phù hợp với tính chất, phương thức vận hành của từng ứng dụng, phù hợp các cam kết, thỏa thuận hợp tác giữa các đơn vị có liên quan;
- Thực hiện đầy đủ các quy định của pháp luật.

#### 2. Đối với đơn vị kinh doanh vận tải

- Chỉ doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải được phép tham gia đề án thí Điểm;
- Phải có giấy phép kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng được cấp tại tỉnh, thành phố thực hiện thí Điểm;
- Cam kết thực hiện đầy đủ các quy định của pháp luật trong lĩnh vực GTVT, thuế, bảo đảm quyền lợi của hành khách trong quá trình tham gia thí Điểm.

#### 3. Đối với lái xe

- Đáp ứng đầy đủ các Điều kiện theo quy định của pháp luật đối với loại hình vận tải hành khách theo hợp đồng;
- Có ý thức tuân thủ pháp luật;
- Cam kết tuân thủ nghiêm túc các quy định của pháp luật; có tinh thần, thái độ phục vụ hành khách lịch sự, văn minh.

#### 4. Đối với phương tiện

- Xe ô tô dưới 9 chỗ ngồi có lắp đặt thiết bị giám sát hành trình, được cấp phù hiệu xe hợp đồng, đáp ứng đủ các Điều kiện khác theo quy định của pháp luật đối với loại hình xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng;
- Xe ô tô có niên hạn sử dụng không quá 08 năm.

### IV. NỘI DUNG ỨNG DỤNG HỢP ĐỒNG ĐIỆN TỬ

1. Doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải ký thỏa thuận hợp tác với đơn vị cung cấp ứng dụng kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng để cài đặt ứng dụng kết nối vào thiết bị di động cho lái xe được doanh nghiệp, hợp tác xã ủy quyền giao kết hợp đồng vận tải.
2. Hành khách có nhu cầu sử dụng dịch vụ vận tải hành khách theo hình thức xe ô tô hợp đồng dưới 9 chỗ ngồi cần tải ứng dụng kết nối vào thiết bị di động. Khi đăng ký tài Khoản, khách hàng sẽ được thông báo rõ các Điều Khoản, Điều kiện áp dụng dịch vụ kết nối, các quyền lợi, trách nhiệm trước khi sử dụng dịch vụ vận tải.
3. Việc giao kết hợp đồng giữa hành khách với doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải thực hiện theo quy trình của đề án thí Điểm được phê duyệt trong từng trường hợp cụ thể.
4. Hợp đồng vận tải hành khách được giao kết và thể hiện thông qua các thông điệp dữ liệu điện tử theo nội dung tại Mục 1, Mục 2, Mục 3 của Phần này (Hợp đồng điện tử) được sử dụng thay cho hợp đồng vận tải bằng văn bản giữa người sử dụng dịch vụ vận tải và doanh nghiệp, hợp tác xã cung cấp dịch vụ vận tải hành khách theo hợp đồng (nội dung hợp đồng điện tử phải đáp ứng như quy định tại Điều 7 của Nghị định số 86/2014/NĐ-CP và Điều 44, Điều 45 của Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT).

### V. NỘI DUNG CÔNG VIỆC VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC ĐƠN VỊ THAM GIA ĐỀ ÁN THÍ ĐIỂM GRABCAR

#### 1. Công ty TNHH GrabTaxi

##### 1.1. Nội dung công việc liên quan tới doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải tham gia thí Điểm

- a) Xây dựng thỏa thuận hợp tác với các Điều Khoản rõ ràng về quyền lợi và nghĩa vụ của mỗi bên tham gia, quy định về chi phí sử dụng phần mềm kết nối, Điều kiện thanh toán chi phí, chế độ hỗ trợ, thưởng cho doanh nghiệp, hợp tác xã, lái xe;

b) Đàm phán và ký thỏa thuận hợp tác với các doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải đủ Điều kiện tham gia thí Điểm và thực hiện đúng cam kết trong thỏa thuận hợp tác với các doanh nghiệp, hợp tác xã này;

c) Chủ trì phối hợp với doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải để thực hiện:

- Cài đặt ứng dụng kết nối vào thiết bị di động cho lái xe được doanh nghiệp, hợp tác xã ủy quyền giao kết hợp đồng vận tải;

- Tổ chức tập huấn cho lái xe về cách thức vận hành ứng dụng kết nối, Điều kiện và tiêu chuẩn cung cấp dịch vụ, phương thức thanh toán và các nội dung khác nhằm nâng cao chất lượng đội ngũ lái xe.

d) Chấm dứt việc cung cấp dịch vụ kết nối đối với các trường hợp không đáp ứng đủ các Điều kiện tham gia thí Điểm, vi phạm thỏa thuận hợp tác hoặc có hành vi vi phạm pháp luật.

### *1.2. Nội dung công việc liên quan tới hành khách:*

a) Thông báo đầy đủ về Điều Khoản, Điều kiện áp dụng của dịch vụ đặt xe hợp đồng qua ứng dụng của Công ty TNHH GrabTaxi (xe GrabCar) và các quyền lợi của hành khách; trách nhiệm của Công ty TNHH GrabTaxi, của đơn vị cung cấp dịch vụ vận tải đối với hành khách, khi hành khách sử dụng ứng dụng kết nối để đặt xe hợp đồng.

b) Cung cấp cho hành khách những thông tin sau (qua thư điện tử, giao diện ứng dụng):

- Bản sao Điều Khoản, Điều kiện sử dụng dịch vụ kết nối sau khi khách hàng đăng ký tài Khoản;

- Cách tính cước phí;

- Địa bàn, thời gian mà giá cước có thể Điều chỉnh;

- Hóa đơn cước phí sau chuyến đi.

c) Công bố số điện thoại đường dây nóng; xây dựng và ban hành quy trình tiếp nhận, xử lý thông tin khiếu nại, phản ánh, góp ý của hành khách đối với hoạt động này;

d) Phối hợp với doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải tham gia thí Điểm giải quyết các khiếu nại của khách hàng thuộc trách nhiệm của đơn vị cung cấp dịch vụ vận tải theo quy định của pháp luật.

### *1.3. Nội dung công việc liên quan tới thực hiện trách nhiệm đối với Nhà nước:*

a) Đảm bảo thực hiện đầy đủ nghĩa vụ thuế, tài chính và nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật;

b) Thực hiện các cam kết với cơ quan thuế địa phương về việc hỗ trợ các doanh nghiệp, hợp tác xã đối tác tham gia thí Điểm trong việc kê khai thuế, nộp thuế và thực hiện chế độ báo cáo, kiểm tra thuế;

c) Báo cáo danh sách các doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải; danh sách phương tiện tham gia loại hình xe GrabCar và tình hình liên quan đến việc thực hiện thí Điểm định kỳ về Bộ GTVT vào ngày 25 hàng tháng; hoặc báo cáo đột xuất theo yêu cầu của Bộ GTVT, Ủy ban nhân dân tỉnh thành phố, Sở GTVT.

## **2. Đơn vị kinh doanh vận tải**

### *2.1. Nội dung công việc liên quan tới Công ty TNHH GrabTaxi*

a) Ký thỏa thuận hợp tác với Công ty TNHH GrabTaxi và thực hiện đầy đủ các cam kết trong thỏa thuận hợp tác; thanh toán chi phí sử dụng nền tảng kết nối theo thỏa thuận giữa hai bên;

b) Xây dựng và cung cấp cho Công ty TNHH GrabTaxi các căn cứ tính cước cho xe hợp đồng;

c) Phối hợp với Công ty TNHH GrabTaxi để thực hiện:

- Cài đặt ứng dụng kết nối vào thiết bị di động cho lái xe được doanh nghiệp, hợp tác xã ủy quyền giao kết hợp đồng vận tải;

- Tổ chức tập huấn cho lái xe về cách thức vận hành ứng dụng kết nối, Điều kiện và tiêu chuẩn cung cấp dịch vụ, phương thức thanh toán và các nội dung khác nhằm nâng cao chất lượng đội ngũ lái xe.

d) Đảm bảo lái xe và xe ô tô tham gia loại hình GrabCar tuân thủ các quy định pháp luật có liên quan, đồng thời cung cấp cho Công ty TNHH GrabTaxi đầy đủ giấy tờ để chứng minh việc tuân thủ pháp luật này;

đ) Phối hợp với Công ty TNHH GrabTaxi trong việc thông báo, từ chối hoặc chấm dứt việc cung cấp dịch vụ kết nối cho lái xe không đáp ứng đầy đủ các Điều kiện tham gia thí Điểm.

## 2.2. Nội dung công việc liên quan tới hành khách

Thực hiện đầy đủ quyền và nghĩa vụ theo quy định của pháp luật đối với loại hình kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng vận tải (đối với xe ô tô dưới 9 chỗ ngồi), bao gồm bảo đảm an toàn, quyền và lợi ích hợp pháp cho hành khách, chất lượng xe, biển hiệu xe, chất lượng lái xe, chất lượng dịch vụ... theo Nghị định 86/2014/NĐ-CP (Điều 7), Thông tư 63/2014/TT-BGTVT (Điều 44-45) và các quy định khác tại địa bàn hoạt động;

## 2.3. Nội dung công việc liên quan tới việc thực hiện trách nhiệm đối với Nhà nước:

a) Thực hiện nghĩa vụ thuế, tài chính với các Khoản doanh thu được nhận theo quy định của pháp luật; và tuân thủ các quy định pháp luật liên quan đến loại hình kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng vận tải (đối với xe ô tô dưới 9 chỗ ngồi);

b) Trường hợp vi phạm pháp luật hoặc vi phạm các Điều kiện tham gia thí Điểm bị buộc phải chấm dứt tham gia thí Điểm (nhưng chưa đến mức bị thu hồi giấy phép kinh doanh vận tải hành khách xe hợp đồng), thì khi tham gia kinh doanh vận tải bình thường (không sử dụng ứng dụng kết nối điện tử), sẽ phải tuân thủ đầy đủ các quy định về hợp đồng bằng văn bản giấy và danh sách hành khách theo quy định chung của pháp luật.

## 2.4. Nội dung công việc liên quan đến công tác quản lý lái xe:

a) Bảo đảm việc tổ chức tập huấn nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải cho lái xe;

b) Bảo đảm sự tuân thủ các quy định của pháp luật về lao động, giao thông đường bộ về thời giờ làm việc, thời gian làm việc của lái xe trong ngày, thời gian lái xe liên tục.

## VI. CÔNG TÁC KIỂM TRA, XỬ LÝ VI PHẠM

1. Doanh nghiệp, hợp tác xã tham gia thí Điểm phải chấp hành đầy đủ các quy định của Nghị định 86/2014/NĐ-CP Thông tư 63/2014/TT-BGTVT các quy định pháp luật khác có liên quan và quy định tại Quyết định này.

2. Trường hợp doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải để xảy ra các vi phạm pháp luật thì ngoài việc bị xử lý theo quy định của pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và các quy định pháp luật khác có liên quan thì tùy theo mức độ và tính chất vi phạm sẽ bị xem xét đình chỉ việc tham gia thí Điểm.

3. Trường hợp Công ty TNHH GrabTaxi có vi phạm thì xử lý như sau:

a) Đối với các hành vi vi phạm pháp luật sẽ bị xử lý theo quy định hiện hành.

b) Đối với các vi phạm cam kết tại Điểm 1.3, Phần V của Kế hoạch này sẽ bị đình chỉ việc thực hiện thí Điểm.

## VII. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

### 1. Nhiệm vụ chung

#### 1.1. Bộ Giao thông vận tải:

a) Chủ trì, phối hợp với các cơ quan có thẩm quyền để hướng dẫn các doanh nghiệp xây dựng đề án thực hiện hoạt động ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng, khi nhận được đề xuất của các doanh nghiệp;

b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Công an, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trong phạm vi thí Điểm hướng dẫn doanh nghiệp triển khai thực hiện, bảo đảm quản lý chặt chẽ việc thực hiện thí Điểm theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Văn bản số 1850/TTg-KTN ngày 19/10/2015;

1.2. Bộ GTVT, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố: trong phạm vi thí Điểm phối hợp với các cơ quan có liên quan hướng dẫn, chỉ đạo tổ chức tập huấn cho các lực lượng chức năng trong công tác kiểm tra, phát hiện vi phạm của đơn vị, lái xe, phương tiện không đủ Điều kiện áp dụng hợp đồng điện tử và các vi phạm pháp luật khác có liên quan.

### 2. Nhiệm vụ cụ thể đối với Đề án thí Điểm GrabCar

#### 2.1. Nhiệm vụ của các đơn vị thuộc Bộ Giao thông vận tải

a) Vụ Vận tải chủ trì, phối hợp với các đơn vị chức năng của Bộ Công an, các Bộ, ngành có liên quan và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố thực hiện thí Điểm để chỉ đạo, hướng dẫn, kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện thí Điểm, bao gồm các công việc sau:

- Hướng dẫn Công ty TNHH GrabTaxi xây dựng, hoàn thiện các Điều kiện hợp tác kinh doanh đối với các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải kinh doanh vận tải bằng xe hợp đồng;

- Hướng dẫn Công ty TNHH GrabTaxi xây dựng quy chế cấp phát, thu hồi logo GrabCar, bảo đảm thuận tiện cho cơ quan quản lý nhà nước và hành khách phân biệt được giữa các xe tham gia Đề án thí Điểm GrabCar và xe kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng thông thường;
  - Chủ trì công tác sơ kết định kỳ 6 tháng 1 lần; hướng dẫn, giải quyết các vướng mắc hoặc vấn đề phát sinh trong quá trình thực hiện thí Điểm;
  - Chủ trì công tác tổng kết sau khi kết thúc thí Điểm, đề xuất các giải pháp xây dựng chính sách ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng;
  - Căn cứ vào tình hình thực hiện thí Điểm trên thực tế, tham mưu Bộ GTVT hướng dẫn Sở GTVT, Công ty TNHH GrabTaxi có các biện pháp Điều tiết bảo đảm kết hợp hài hòa giữa việc đáp ứng nhu cầu của người dân, quy hoạch giao thông của địa phương và thúc đẩy cạnh tranh lành mạnh giữa các loại hình vận tải hành khách.
- b) Thanh tra Bộ chủ trì phối hợp với cơ quan chức năng thuộc các Bộ, ngành có liên quan hướng dẫn, chỉ đạo tổ chức tập huấn cho các lực lượng chức năng trong công tác kiểm tra, phát hiện vi phạm của đơn vị, lái xe, phương tiện không đủ Điều kiện áp dụng hợp đồng điện tử và các vi phạm pháp luật khác có liên quan.

## 2.2. Nhiệm vụ của Sở GTVT

Chủ trì, phối hợp với các đơn vị có liên quan để tham mưu, báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố chỉ đạo thực hiện các công việc sau:

- Tiếp nhận, cập nhật danh sách doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, phương tiện tham gia thí Điểm trên địa bàn, báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố và Bộ GTVT, cung cấp danh sách cho cơ quan Cảnh sát giao thông, cơ quan thuế cùng cấp để kiểm tra, giám sát việc tuân thủ pháp luật của các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, phương tiện tham gia thí Điểm;
- Căn cứ vào tình hình thực hiện thí Điểm thực tế trên địa bàn đề xuất với Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố các biện pháp tăng cường quản lý đối với hoạt động thí Điểm thuộc phạm vi thẩm quyền của địa phương;
- Rà soát việc tổ chức cấp phép kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng cho loại xe dưới 9 chỗ, bảo đảm quyền kinh doanh bình đẳng giữa các đối tượng.
- Thông báo kịp thời cho Công ty TNHH GrabTaxi những trường hợp vi phạm pháp luật cần thiết phải chấm dứt tham gia thực hiện thí Điểm, để công ty ngừng cung cấp dịch vụ kết nối;
- Chỉ đạo Thanh tra giao thông tăng cường công tác kiểm tra, xử lý vi phạm đối với hoạt động kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng.

## 2.3. Nội dung triển khai, cơ quan thực hiện, cơ quan phối hợp Kế hoạch triển khai thí Điểm cụ thể đề án thí Điểm GrabCar: tại Phụ lục của Kế hoạch này.

Theo chức năng, nhiệm vụ và các công việc được giao trong Kế hoạch này, yêu cầu các cơ quan, đơn vị tổ chức triển khai thực hiện; thường xuyên rà soát tiến độ và kết quả thực hiện Kế hoạch đã đề ra; chủ động xử lý theo thẩm quyền hoặc đề xuất với Lãnh đạo Bộ các giải pháp nhằm xử lý kịp thời đối với những vấn đề phát sinh./.