

Hà Nội, ngày 22 tháng 7 năm 2020

QUYẾT ĐỊNH

Phê duyệt Đề án “Nghiên cứu đánh giá thực trạng, đề xuất phương án điều chỉnh loại hình kinh doanh vận tải phục vụ công tác sửa đổi, bổ sung Luật Giao thông đường bộ năm 2008”

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10/02/2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Kết luận số 13-KL/BCSD ngày 12/12/2019 của Ban cán sự đảng Bộ Giao thông vận tải tại phiên họp ngày 04/12/2019;

Căn cứ Quyết định số 2318/QĐ-BGTVT ngày 13/12/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc Ban hành Chương trình xây dựng đề án của Bộ GTVT năm 2020;

Trên cơ sở đề xuất của Tổng cục Đường bộ Việt Nam tại Tờ trình số 64/TTr-TCĐBVN ngày 20/4/2020; các ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị liên quan và kết quả tiếp thu, giải trình ý kiến của Tổng cục Đường bộ Việt Nam tại Văn bản số 4533/TCĐBVN-VT ngày 03/7/2020;

Xét đề nghị của Vụ trưởng Vụ Vận tải,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Đề án “Nghiên cứu đánh giá thực trạng, đề xuất phương án điều chỉnh loại hình kinh doanh vận tải phục vụ công tác sửa đổi, bổ sung Luật Giao thông đường bộ năm 2008” (sau đây viết tắt là Đề án). Nội dung chi tiết của Đề án được ban hành kèm theo Quyết định này.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Điều 3. Trách nhiệm tổ chức thực hiện

1. Tổng cục Đường bộ Việt Nam chủ trì, phối hợp các Vụ: Pháp chế, Vận tải, Tài chính, An toàn giao thông, Hợp tác quốc tế, Khoa học công nghệ; Văn phòng Bộ; Thanh tra Bộ và Cục Đăng kiểm Việt Nam để tổ chức triển khai thực hiện có hiệu quả đối với các mục tiêu, nhiệm vụ, giải pháp tổ chức thực hiện của Đề án. Trong đó cần chú trọng các nhiệm vụ trọng tâm sau:

a) Tiếp tục nghiên cứu sửa đổi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ năm 1968, Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968 và thực tiễn phát sinh, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật, tạo cơ chế thúc đẩy mạnh mẽ cho sự đầu tư, phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ và chống ùn tắc giao thông;

b) Tiếp tục rà soát đề xây dựng, sửa đổi, bổ sung hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về giao thông vận tải đường bộ để hoàn thiện hành lang pháp lý nhằm tăng cường hiệu lực quản lý nhà nước trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Trọng tâm là các văn bản liên quan đến quản lý hoạt động vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện, công tác phối hợp giữa các cấp chính quyền trong việc tổ chức, điều hành, kiểm tra, giám sát việc thực thi các quy định để đảm bảo trật tự, an toàn xã hội theo Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư, Kết luận số 45-KL/TW của Ban bí thư ngày 01/02/2019 và Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ;

c) Đổi mới quản lý vận tải đường bộ: tiếp tục triển khai đề án đổi mới quản lý vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và giảm thiểu tai nạn giao thông; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, xây dựng cơ sở dữ liệu về vận tải nhằm nâng cao hiệu quả, hiệu lực của công tác quản lý vận tải; tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải, đặc biệt là việc theo dõi, chấn chỉnh và xử lý vi phạm thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình;

d) Tăng cường tập huấn, đào tạo bồi dưỡng đội ngũ cán bộ, công chức thực thi nhiệm vụ; ứng dụng khoa học công nghệ trong việc giám sát và xử phạt vi phạm hành chính; tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực đường bộ.

2. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ, Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Cục trưởng các Cục, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. /.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Ủy ban ATGT Quốc gia;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Thủ trưởng Bộ GTVT;
- Công Thông tin điện tử Bộ GTVT;
- Lưu VT, V.Tái (Phòng 5b).

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Lê Đình Thọ

ĐỀ ÁN

NGHIÊN CỨU ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG, ĐỀ XUẤT PHƯƠNG ÁN ĐIỀU CHỈNH LOẠI HÌNH KINH DOANH VẬN TẢI PHỤC VỤ CÔNG TÁC SỬA ĐỔI, BỔ SUNG LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ NĂM 2008

(Ban hành kèm theo Quyết định số /QĐ-BGTVT ngày /7/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT)

CHƯƠNG 1:

GIỚI THIỆU CHUNG

1.1. Các cơ sở pháp lý của nghiên cứu lập đề án

- Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;
- Kết luận số 13-KL/BCSD ngày 12/12/2019 của Ban cán sự đảng Bộ Giao thông vận tải tại phiên họp ngày 04/12/2019;
- Quyết định số 2318/QĐ-BGTVT ngày 13/12/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc Ban hành Chương trình xây dựng đề án của Bộ GTVT năm 2020.

1.2. Mục tiêu của việc nghiên cứu đề án

Thực hiện đánh giá một cách toàn diện hoạt động kinh doanh vận tải, nghiên cứu các giải pháp quản lý khoa học để có cơ sở tham mưu, đề xuất các nội dung đưa vào dự thảo sửa đổi, bổ sung Luật Giao thông đường bộ năm 2008 với mục tiêu đảm bảo trật tự an toàn giao thông, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, minh bạch, bình đẳng giữa các đơn vị kinh doanh vận tải và giữa các loại hình vận tải.

1.3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của đề án

a) Đối tượng nghiên cứu đề án

Đối tượng chủ yếu để tiến hành nghiên cứu trong đề án “Nghiên cứu đánh giá thực trạng, đề xuất phương án điều chỉnh loại hình kinh doanh vận tải phục vụ công tác sửa đổi, bổ sung Luật Giao thông đường bộ năm 2008” gồm:

- Các loại hình kinh doanh vận tải bằng ô tô theo Luật Giao thông đường bộ 2008;

- Các cơ chế chính sách, mô hình quản lý các loại hình kinh doanh vận tải bằng ô tô.

b) Phạm vi không gian và thời gian nghiên cứu đề án

- Phạm vi về mặt không gian cho việc nghiên cứu ở Việt Nam, có xem xét đến các kinh nghiệm trong quản lý hình kinh doanh vận tải của một số nước trên thế giới.

- Phạm vi về mặt thời gian của đề án: đánh giá hiện trạng giai đoạn 2008-2019; đề xuất các phương án điều chỉnh loại hình kinh doanh vận tải phục vụ công tác sửa đổi, bổ sung Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

CHƯƠNG 2:

CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ VẬN TẢI VÀ QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ

2.1. Cơ sở lý luận về vận tải bằng ô tô

2.1.1. Khái niệm về vận tải ô tô

Vận tải ô tô là một phương thức vận tải trong hệ thống vận tải của nền kinh tế quốc dân. Vận tải ô tô cũng như các phương thức vận tải khác đó là sự kết hợp của các yếu tố như phương tiện vận tải, đối tượng vận chuyển và người điều khiển, tổ chức sản xuất làm dịch chuyển của hàng hóa, hành khách theo không gian theo mục đích và yêu cầu của khách hàng.

Tuy nhiên, không phải mọi sự di chuyển vị trí của con người và vật phẩm trong không gian đều là vận tải; khác với vận chuyển, vận tải một hoạt động sản xuất vật chất và là một hoạt động kinh tế, vận chuyển không thể hiện đầy đủ quá trình sản xuất của ngành vận tải, vận chuyển chỉ là một khâu chủ yếu của quá trình vận tải.

Như vậy có thể hiểu vận tải theo nghĩa rộng là một quy trình kỹ thuật nhằm di chuyển vị trí của con người (hành khách) và vật phẩm (hàng hóa) từ địa điểm này đến địa điểm khác trong không gian và theo nghĩa hẹp là sự di chuyển vị trí của con người (hành khách) và vật phẩm (hàng hóa) trong không gian khi thỏa mãn đồng thời 2 tính chất: là một hoạt động kinh tế độc lập và là một hoạt động sản xuất vật chất. Trong hoạt động vận tải, đối tượng sản xuất là hành khách, hàng hóa, sản phẩm là sự di chuyển của hành khách, hàng hóa trong không gian và thời gian được tính bằng khối lượng hàng hóa (hành khách) vận chuyển, luân chuyển. Thông qua vận tải con người từng bước nâng cao giá trị sử dụng của sản phẩm lao động cũng như thỏa mãn sự đi lại của con người.

Vận tải là quá trình thay đổi (di chuyển) vị trí của hàng hoá, hành khách trong không gian và thời gian cụ thể để nhằm thoả mãn nhu cầu nào đó của con người. Quá trình kinh doanh vận tải cũng là một ngành kinh doanh vật chất vì cũng bao gồm 3 yếu tố (công cụ lao động, đối tượng lao động - hàng hoá và hành

khách, và sức lao động). Chu kỳ kinh doanh vận tải là chuyển (chuyên xe, chuyên tàu, chuyên bay ...).

Kinh doanh vận tải là không thể thiếu được với các ngành kinh doanh vật chất và dịch vụ khác. Kinh doanh vận tải hàng hóa là khâu cuối cùng đưa sản phẩm đến tay người tiêu dùng. Kinh doanh vận tải khách là một bộ phận không tách rời với rất nhiều ngành dịch vụ khác như ăn uống, du lịch, mua sắm....

Sản phẩm vận tải là sự di chuyển vị trí của đối tượng chuyên chở, cũng có 2 thuộc tính là giá trị và giá trị sử dụng. Bản chất và hiệu quả mong muốn của sản phẩm vận tải là thay đổi vị trí chứ không phải thay đổi hình dáng, kích thước, tính chất lý hoá của đối tượng vận tải. Sản phẩm vận tải là sản phẩm cuối cùng của ngành giao thông vận tải, các quá trình đầu tư xây dựng, tổ chức quản lý đều nhằm mục đích tạo ra các sản phẩm vận tải chất lượng phục vụ nhu cầu vận tải của con người.

Sản phẩm vận tải là sản phẩm đặc biệt, không có hình thái vật chất cụ thể, không tồn tại độc lập ngoài quá trình kinh doanh ra nó, được kinh doanh gắn liền với tiêu thụ, và chỉ tồn tại trong quá trình vận tải, nó không tồn tại sau khi tiêu thụ (như các sản phẩm vật chất thông thường) mà "biến mất" ngay khi quá trình vận tải kết thúc. Sản phẩm vận tải không thể dự trữ được, nên để đáp ứng được nhu cầu tăng đột biến thì ngành vận tải phải dự trữ năng lực.

Sản phẩm vận tải được định lượng qua 2 chỉ tiêu là khối lượng vận chuyển (Q) và khối lượng luân chuyển (P). Có 2 dạng sản phẩm vận tải là vận tải hàng hoá (VTHH) và vận tải hành khách (VTHK) và được tính bằng đơn vị kép, đối với vận tải hàng hoá là Tấn và T.Km còn đối với vận tải hành khách là Hành khách và HK.Km. Các tác nghiệp của quá trình vận tải do đó cũng khác nhau để phù hợp tính chất, nhu cầu vận tải.

Theo quan điểm kinh tế học hiện đại, vận tải được xếp vào nhóm ngành dịch vụ. Đây là những hoạt động mang tính xã hội, tạo ra những sản phẩm hàng hóa không tồn tại dưới dạng hình thái vật chất cụ thể nhằm thỏa mãn kịp thời, thuận lợi, hiệu quả hơn các nhu cầu trong sản xuất và đời sống của con người.

Về khái niệm “dịch vụ vận tải” là thường được dùng nhất là trong nền kinh tế thị trường. Khái niệm này cần được hiểu như sau: “Vận tải bản thân trong quá trình này nó vẫn mang tính chất của một ngành sản xuất vật chất và nó là ngành sản xuất vật chất đặc biệt (như C.Mác đã nói). Nhưng nó sản xuất đến đâu tiêu thụ đến đó, không như các ngành sản xuất vật chất khác, quá trình sản xuất tách rời quá trình tiêu thụ (sản xuất xong, mới tổ chức dịch vụ bán sản phẩm), ngành vận tải sản xuất đến đâu tiêu thụ đến đó (quá trình sản xuất gắn liền với quá trình tiêu thụ - như là tổ chức dịch vụ tiêu thụ (bán hàng), nếu như xét về tiêu thụ thì ngành vận tải giống như hoạt động dịch vụ, vì vậy người ta dùng khái niệm dịch vụ vận tải. Lưu ý rằng, nói dịch vụ vận tải không có nghĩa vận tải là thuộc ngành dịch vụ không thuộc ngành sản xuất vật chất (ngành sản xuất vật chất thứ tư như C.Mác nói).

Tuỳ trong từng ngữ cảnh cụ thể mà được hiểu với nội dung khác nhau. Cần được hiểu hiểu với những nghĩa rộng hơn. Khi nói về dịch vụ vận tải bằng ô tô thì nó bao hàm những nội dung sau:

- Xác định mạng lưới tuyến, bố trí vị trí và các công trình tại điểm dừng, điểm đầu cuối, điểm trung chuyển trên tuyến.
- Xây dựng, lập biểu đồ chạy xe và điều phối vận tải.
- Hoạt động vận tải của từng phương tiện trên tuyến
- Tổ chức ký kết hợp đồng và giám sát việc thực hiện,....

2.1.2. Đặc điểm của vận tải ô tô

Qua nghiên cứu quá trình vận hành, hoạt động thực tế, so sánh với các phương thức vận tải khác, vận tải ô tô có những đặc điểm sau:

- Ô tô là phương tiện vận tải phổ biến nhất, khả năng hoạt động trên mọi địa hình từ thành phố, nông thôn, đồng bằng đến miền núi; trong những điều kiện thời tiết khí hậu khó khăn. Vận tải ô tô có một ưu thế hơn hẳn các phương thức vận tải khác đó là vận chuyển một cách triệt để có thể vận chuyển "từ cửa đến cửa, từ kho đến kho" cho nên ngoài đảm nhận triệt để năng lực vận tải của mình, vận tải ô tô còn là phương thức vận tải tiếp chuyển cho các phương thức vận tải khác.

- Phương tiện vận tải ô tô rất đa dạng và nhiều chủng loại khác nhau, đáp ứng cho việc vận chuyển hàng hoá đa dạng với hiệu quả cao. Đối với nhu cầu vận chuyển hàng hoá và VTHKCC trong đô thị trong đó có VTHK bằng xe buýt rất phổ biến đã đem lại cho đô thị văn minh, giảm tắc nghẽn giao thông.

- Ô tô có trọng lượng và kích thước phương tiện tương đối nhỏ. Thông thường trọng tải của ô tô là 1 - 13 tấn. Trong những trường hợp cần vận chuyển khối lượng lớn và chuyên dụng thì trọng tải của ô tô có thể lên tới 30 - 60 tấn như tại các mỏ vật liệu, chở xe, máy, thiết bị... Nhìn chung, khối lượng vận chuyển của vận tải ô tô nhỏ hơn các phương thức vận tải khác như vận tải đường thủy, đường sắt...

- Năng suất lao động và năng suất phương tiện của ô tô thấp cho nên chi phí tiền lương trong giá thành sản phẩm lớn làm cho giá thành của vận tải ô tô là một trong những phương thức vận tải có giá thành cao. Bên cạnh đó định mức nhiên liệu cho một đơn vị sản phẩm cao làm cho chi phí nhiên liệu trong giá thành cao cũng góp phần làm cho giá thành của vận tải ô tô cao.

- Mỗi phương tiện ô tô không có đường riêng, hoạt động hỗn hợp nhiều loại phương tiện cho những mục đích khác nhau trên một tuyến đường nên dễ xảy ra tai nạn và gây ô nhiễm môi trường.

2.1.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động vận tải ô tô

a) Nhu cầu vận tải

Giống như mọi ngành sản xuất khác, nhu cầu sản xuất của ngành có ảnh hưởng và tác động lớn và trực tiếp đến hoạt động sản xuất của ngành đó. Nhu cầu

vận tải ở mỗi quốc gia, mỗi vùng và mỗi địa phương khác nhau thể hiện ở một số nội dung sau:

- Nhu cầu từ việc vận chuyển nguyên vật liệu sản xuất: Nguồn tài nguyên thiên nhiên phân bố theo địa lý, nhu cầu về nguyên vật liệu cho các ngành phụ thuộc vào sự phát triển và định hướng của địa phương, đơn vị.

- Nhu cầu tiêu thụ sản phẩm: đa phần sản lượng sản phẩm sản xuất tại địa phương cần được tiêu thụ tại các địa phương khác.

- Nhu cầu từ việc con người tham gia các hoạt động du lịch, văn hóa, thể thao, thương mại.

- Nhu cầu đi lại, xuất phát từ phong tục tập quán, thói quen đi lại của người dân: Đối với mỗi vùng người dân thường có sở thích sử dụng một loại phương tiện nào đó. Sở thích của họ thường xuất phát từ sự an toàn, thuận tiện khi đi lại cũng như các chỉ tiêu thuộc về tổ chức vận tải như: Độ chính xác về thời gian, giờ đi, giờ đến, thời gian giãn cách giữa 2 chuyến ...

Tóm lại, nhu cầu vận tải gắn liền với điều kiện kinh tế xã hội, gắn liền với cơ cấu kinh tế vùng miền, địa phương, gắn liền với thu nhập, đời sống vật chất, tinh thần của người dân và nhu cầu vận tải là động lực phát triển vận tải, tác động trực tiếp cả về loại hình, phương thức và quy mô.

b) Điều kiện tự nhiên

- Điều kiện địa lý

Những vùng, địa phương đồng bằng có điều kiện địa hình, địa lý thuận lợi có thể phát triển tất cả các loại hình, phương thức vận tải với quy mô phù hợp với nhu cầu đặt ra. Những vùng, địa phương miền núi không có biển, xây dựng và khai thác vận tải thủy, đường sắt rất khó khăn và vận tải bộ vẫn đóng vai trò chủ đạo.

- Khí hậu, thời tiết

Tác động tới kết cấu hạ tầng giao thông, đến kết cấu tính năng phương tiện vận tải do vậy ảnh hưởng tới phương thức và loại hình vận tải.

- Cơ sở hạ tầng giao thông và các công trình dịch vụ có liên quan.

Tác động trực tiếp đến mỗi loại hình vận tải. Với vận tải đường bộ hệ thống cầu, đường, phà, bến xe kho bãi là những yếu tố ảnh hưởng tới chất lượng, quy mô của vận tải đường bộ.

- Môi trường hoạt động

- Sự cạnh tranh trên thị trường.

Vận tải là một ngành sản xuất nên cũng không tránh khỏi quy luật cạnh tranh thị trường, Cạnh tranh ngay trong các loại hình, phương thức vận tải và cả trong các doanh nghiệp vận tải với nhau. Các đơn vị vận tải cần quan tâm đến tốc độ vận chuyển (có ý nghĩa trong tăng giá trị hàng hóa); giá thành vận tải (cần có chiến lược giá phù hợp để nâng cao tính cạnh tranh trong khi phải đảm bảo lợi nhuận); Đảm bảo an toàn vận tải, đây là yếu tố sống còn cho mỗi loại hình, phương thức hay mỗi đơn vị kinh doanh vận tải. Ngoài ra tổ chức vận tải tốt cũng

chính là một trong các biện pháp để nâng cao chất lượng sản phẩm và nâng cao uy tín của doanh nghiệp trên thị trường.

- Chế độ, chính sách của Nhà nước

Các cơ chế, chính sách về kinh tế, chính trị xã hội, an ninh quốc phòng nói chung và về vận tải nói riêng nhà nước, của các bộ ngành có vai trò quan trọng trong việc tạo điều kiện, thúc đẩy phát triển các phương thức vận tải, đặc biệt là các quyết định, quy định về định hướng phát triển các loại hình, phương vận tải cụ thể với từng vùng, từng miền, từng địa phương; các quyết định, quy định, thể lệ nhằm tăng cường sự phối hợp giữa các phương thức vận tải với nhau, giữa vận tải - khách hàng...

Thông qua công tác QLNN cơ quan quản lý vận tải tác động định hướng, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp vận tải phát triển bền vững, phát huy hiệu quả góp phần hoàn thành nhiệm vụ chung của toàn ngành và mục tiêu phát triển của địa phương, của đất nước, thể hiện trên một số nội dung sau:

- Tạo hành lang pháp lý thông thoáng, ổn định giúp các doanh nghiệp yên tâm đầu tư khai thác sản xuất kinh doanh.

- Hướng dẫn các doanh nghiệp thực hiện đầy đủ quyền và trách nhiệm của mình theo đúng các quy định hiện hành.

- Thanh, kiểm tra, kịp thời phát hiện chấn chỉnh khắc phục các sai phạm giúp doanh nghiệp từng bước nâng cao năng lực vận tải và năng lực quản lý nâng cao hiệu quả đầu tư, sản xuất kinh doanh.

- Yếu tố khoa học công nghệ.

Yếu tố khoa học công nghệ tác động tới phương tiện, con người và các dịch vụ có liên quan cũng như đảm bảo an toàn thông qua việc tác động đến chất lượng, giá cả niềm tin và độ tin cậy của khách hàng. Từ đó đặt ra cho các doanh nghiệp yêu cầu tăng cường đổi mới, đầu tư trang thiết bị, áp dụng khoa học công nghệ cả chiều rộng lẫn chiều sâu, từ đầu tư đến đào tạo nâng cao trình độ làm chủ trang thiết bị máy móc nâng cao hiệu quả, năng lực của cả hệ thống.

c) Các chủ thể tổ chức vận tải

Các chủ thể tổ chức kinh doanh vận tải bao gồm các tổ chức cá nhân có đủ các điều kiện được cơ quan có thẩm quyền cấp phép KDVT theo quy định.

Năng lực đơn vị vận tải chính là năng lực nắm bắt thị trường, chiếm giữ thị phần, thị trường, năng lực định hướng phát triển, năng lực tổ chức quản lý và điều hành của các chủ thể tác động lớn đến chất lượng, phí, giá dịch vụ từ đó tác động đến quy mô, cơ cấu hoạt động vận tải.

2.2. Tổng quan quản lý nhà nước về vận tải ô tô

2.2.1. Những vấn đề chung về quản lý nhà nước

a) Khái niệm quản lý nhà nước

Quản lý nhà nước là một dạng quản lý xã hội đặc biệt, xuất hiện và tồn tại cùng với sự xuất hiện và tồn tại của nhà nước. Trong đó hoạt động quản lý gắn

liên với hệ thống các cơ quan thực thi quyền lực nhà nước - bộ phận quan trọng của quyền lực chính trị trong xã hội.

Về nguyên tắc, quyền lực nhà nước hiện nay ở mọi quốc gia đều được chia thành ba bộ phận cơ bản là quyền lập pháp, quyền hành pháp và quyền tư pháp. Quan hệ giữa các cơ quan thực thi ba nhánh quyền lực nhà nước này, xác định cách thức tổ chức bộ máy QLNN và tạo nên sự khác biệt trong cách thức tổ chức bộ máy nhà nước ở các nước khác nhau.

Như vậy có thể hiểu “QLNN chính là hoạt động thực thi quyền lực nhà nước do các cơ quan QLNN tiến hành đối với tất cả mọi cá nhân và tổ chức trong xã hội, trên tất cả các mặt của đời sống xã hội bằng cách sử dụng quyền lực nhà nước có tính cưỡng chế đơn phương nhằm mục tiêu phục vụ lợi ích chung của cả cộng đồng, duy trì ổn định, an ninh trật tự và thúc đẩy xã hội phát triển theo một định hướng thống nhất của nhà nước”.

b) Đặc điểm quản lý nhà nước

Theo khái niệm về quản lý nhà nước và quan điểm về quản lý học như phân tích ở trên thì quản lý nhà nước có những đặc điểm như sau:

- Chủ thể QLNN là các cơ quan trong bộ máy Nhà nước thực hiện chức năng lập pháp, hành pháp, tư pháp.

- Đối tượng QLNN là toàn bộ dân cư và các tổ chức trong phạm vi tác động quyền lực nhà nước.

- Mục tiêu QLNN là phục vụ lợi ích chung của cả cộng đồng, duy trì ổn định, an ninh trật tự và thúc đẩy xã hội phát triển theo định hướng thống nhất.

- QLNN mang tính quyền lực của nhà nước, lấy pháp luật làm công cụ quản lý chủ yếu và có tính chất cưỡng chế đơn phương đối với xã hội.

- Trong QLNN, quản lý hành chính là hoạt động trung tâm, chủ yếu gắn liền với việc thực hiện một bộ phận quan trọng của quyền lực nhà nước là quyền hành pháp - thực thi pháp luật.

Trong nhà nước pháp quyền, pháp luật có vị trí tối cao, mọi chủ thể xã hội đều phải hoạt động trên cơ sở pháp luật và tuân thủ pháp luật. Tổ chức và hoạt động của bộ máy phải tuân thủ các quy định của pháp luật. Tính pháp quyền đòi hỏi các chủ thể hành chính phải nắm vững được các quy định pháp luật và hiểu rõ thẩm quyền của mình để có thể thực hiện đúng chức năng và quyền hạn được trao.

c) Nguyên tắc quản lý nhà nước

- Quản lý theo phân cấp.

Là sự phân định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn trong bộ máy QLNN. Mỗi cấp quản lý có những mục tiêu, nhiệm vụ, thẩm quyền và những phương thức cần thiết để thực hiện một cách tốt nhất những mục tiêu, nhiệm vụ của cấp mình.

Việc phân cấp phải đảm bảo những yêu cầu sau:

+ Phải xác định quyền quyết định của trung ương đối với những lĩnh vực then chốt, những vấn đề có ý nghĩa chiến lược để đảm bảo sự phát triển cân đối

hài hòa của toàn xã hội, bảo đảm sự quản lý tập trung và thống nhất của nhà nước trong phạm vi toàn quốc.

+ Phải mạnh dạn phân quyền cho địa phương, các đơn vị cơ sở để phát huy tính chủ động sáng tạo trong quản lý, tích cực phát huy sức người, sức của, đẩy mạnh sản xuất và phục vụ đời sống nhằm hoàn thành nhiệm vụ mà cấp trên giao phó.

+ Phải phân cấp quản lý cụ thể, hợp lý trên cơ sở quy định của pháp luật. Hạn chế tình trạng cấp trên gom quá nhiều việc, khi không làm xuể công việc ấy thì giao lại cho cấp dưới.

+ Sự phục tùng của cấp dưới đối với cấp trên, của địa phương đối với trung ương.

+ Có sự phân cấp rành mạch.

+ Quản lý theo ngành kết hợp với quản lý theo lãnh thổ

Trong QLNN, quản lý theo ngành luôn được kết hợp chặt chẽ với quản lý theo lãnh thổ. Đây chính là sự phối hợp giữa quản lý theo chiều dọc của các Bộ với quản lý theo chiều ngang của chính quyền địa phương theo sự phân công trách nhiệm và phân cấp quản lý giữa các ngành, các cấp. Sự kết hợp này là một nguyên tắc cơ bản trong QLNN, mang tính cần thiết, khách quan.

2.2.2. Quản lý nhà nước về vận tải ô tô

a) Khái niệm và mục tiêu của quản lý nhà nước về vận tải ô tô

Quản lý nhà nước là sự quản lý bằng quyền lực của nhà nước, ý chí nhà nước, thông qua bộ máy nhà nước làm thành hệ thống tổ chức điều khiển quan hệ xã hội và hành vi hoạt động của con người để đạt được mục tiêu kinh tế xã hội nhất định, theo những thời gian nhất định với hiệu quả cao. Quản lý nhà nước là một tất yếu khách quan, ý mang tính cưỡng bức, cưỡng chế, mệnh lệnh và tính chính trị rõ nét, đại diện cho cả xã hội. Vì thế nói đến quản lý là phải nói đến cơ chế vận hành, tức là cơ chế quản lý như chế độ, chính sách, biện pháp tổ chức, tâm lý xã hội...

Với đối tượng quản lý là hoạt động vận tải ô tô, là một trong các nội dung của quản lý nhà nước về kinh tế, do vậy quan điểm của tác giả: Quản lý nhà nước đối với các hoạt động vận tải ô tô là sự tác động có tổ chức và bằng pháp quyền của Nhà nước các đối tượng cụ thể trong hoạt động vận tải như tuyến vận chuyển, phương tiện, người lái, tổ chức vận tải nhằm đảm bảo cho các hoạt động vận tải trong xã hội được phát triển theo đúng định hướng trong sử dụng, kinh doanh mang lại hiệu quả, an toàn trong mục đích chung về kinh tế xã hội của đất nước.

Mục tiêu của quản lý nhà nước đối với các hoạt động vận tải ô tô:

Quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải ô tô là một chức năng đặc thù của quản lý nhà nước nói chung. Hoạt động vận tải ô tô có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế xã hội của một địa phương cũng như của cả nước, tạo ra sự liên thông trong phát triển kinh tế xã hội của các vùng, khu vực, mặt khác hoạt

động vận tải ô tô với công nghệ sản xuất cung ứng dịch vụ đơn giản, danh giới giữa mục đích sử dụng phương tiện cho cá nhân và mục đích khai thác kinh doanh phương tiện vận tải ô tô là hết sức nhỏ. Hoạt động vận tải ô tô chịu sự ảnh hưởng của sự phát triển kinh tế, do vậy, nếu như không có sự kiểm soát của nhà nước, hoạt động này sẽ tác động tiêu cực đến xã hội như ùn tắc giao thông, mất an toàn giao thông, lãng phí xã hội. Bởi vậy, nhà nước phải sử dụng quyền lực và sức mạnh của mình để điều tiết và không chế những hành vi không có lợi đối với cộng đồng của hoạt động vận tải ô tô, đồng thời trong kinh doanh vận tải ô tô cần khắc phục những hạn chế khiếm khuyết của nền kinh tế thị trường điều chỉnh hoạt động kinh doanh vận tải ô tô theo những mục tiêu đã đặt ra.

Từ các phân tích trên, mục tiêu của quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải ô tô nói chung và kinh doanh vận tải ô tô nói riêng là tạo ra môi trường, điều kiện khai thác vận tải tốt nhất để sử dụng phương tiện có hiệu quả tạo điều kiện thúc đẩy phát triển các khu vực kinh tế, phát triển xã hội đáp ứng mục tiêu của vùng, khu vực, đồng thời đảm bảo hiệu quả và an toàn giao thông chung của xã hội.

Với mục tiêu chung, quản lý nhà nước về vận tải ô tô thông qua việc ban hành các chính sách, thể lệ và giám sát, kiểm tra các quy định của pháp luật tạo ra môi trường thuận lợi trong kinh doanh vận tải, hạn chế những tác động tiêu cực từ hoạt động vận tải ô tô mang lại, thực hiện thành công chiến lược phát triển công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước theo hướng văn minh, hiện đại.

Quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải ô tô là điều kiện góp phần các doanh nghiệp vận tải ô tô phát huy tốt nhất năng lực và khả năng của mình trong đáp ứng nhu cầu vận tải về hàng hóa và hành khách, đảm bảo tiết kiệm chi phí, bảo vệ môi trường sinh thái. Tạo điều kiện cho các đơn vị kinh doanh vận tải ô tô được phát triển và thực hiện theo quy hoạch đã định về mạng lưới tuyến, về bến bãi, phương tiện,... chủ động trong xây dựng phương án tổ chức vận tải và kinh doanh vận tải. Tạo lập môi trường pháp lý ổn định và bình đẳng cho các đơn vị kinh doanh vận tải ô tô, có các chính sách khuyến khích thực hiện vận tải theo đúng điều kiện kinh doanh vận tải, chấp hành đúng quy định pháp luật của nhà nước.

b) Nội dung của quản lý nhà nước về vận tải ô tô

- Xây dựng chiến lược, quy hoạch, kế hoạch QLNN đối với vận tải ô tô.

Căn cứ vào kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, chiến lược phát triển vùng, lãnh thổ, chiến lược phát triển giao thông vận tải của cả nước và vùng; căn cứ vào điều kiện tự nhiên kinh tế xã hội của vùng và địa phương, xây dựng chiến lược, kế hoạch quản lý nhà nước cho giao thông vận tải nói chung và cho vận tải ô tô nói riêng, tạo bước đi phù hợp với điều kiện chung của vùng và địa phương, có xét đến mối quan hệ của vận tải ô tô trong sự phát triển kinh tế, xã hội. Xây dựng các chiến lược về mạng lưới tuyến, quản lý nhu cầu vận chuyên, quy hoạch về phương tiện vận tải, các khu vực hỗ trợ cho hoạt động vận tải.

Về quy hoạch vận tải địa phương được phân cấp: tham mưu xây dựng quy hoạch các lĩnh vực liên quan vận tải tại địa phương phù hợp với quy hoạch, kế hoạch, mục tiêu phát triển của tỉnh và của Bộ GTVT, ngoài mục tiêu phát triển và nguồn lực thực hiện mục tiêu cần phải xác định lộ trình thực hiện những thuận lợi và khó khăn đối với phát triển của hoạt động vận tải trên địa bàn tỉnh trước mắt cũng như lâu dài như quy hoạch bến xe khách; quy hoạch giao thông tỉnh; quy hoạch các tuyến vận tải liên tỉnh; quy hoạch các tuyến xe buýt.... Phải đảm bảo các quy hoạch có tính khả thi.

Trên cơ sở các quy hoạch đã phê duyệt, tuyên truyền, khuyến khích, hướng dẫn để mọi cá nhân, doanh nghiệp có nhu cầu nghiên cứu tham gia đầu tư xây dựng, khai thác.

Phối hợp với các sở, ngành có liên quan quan tâm, rà soát kiểm tra đơn đốc việc thực hiện quy hoạch, đảm bảo đúng nội dung và thời gian đã được phê duyệt.

- Tổ chức thực hiện
- + Quản lý phương tiện vận tải

Việc kiểm định phương tiện được thực hiện tại các trung tâm đăng kiểm được Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp phép, đảm bảo mức độ an toàn, chất lượng phương tiện theo tiêu chuẩn ngành loại trừ các phương tiện không đảm bảo chất lượng, quá khổ quá tải cho phép.

Tổ chức kiểm tra tải trọng tại các tuyến đường, cầu trọng yếu trên địa bàn, đặc biệt là tại các trạm cân xe lưu động với sự tham gia của TTGT và cảnh sát giao thông, đảm bảo kiểm soát tải trọng của các phương tiện tham gia giao thông theo đúng thực tế cho phép trên các tuyến đường trung ương, tỉnh, huyện quản lý.

- + Quản lý người điều khiển phương tiện (người lái)

Quản lý về công tác đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe. Quản lý công tác quản lý kiểm tra sức khỏe lái xe, việc chấp hành quy định về an toàn giao thông và xử lý vi phạm về giao thông đường bộ.

+ Quản lý hệ thống hạ tầng hỗ trợ dịch vụ vận tải bao gồm quản lý hoạt động của các bến xe, trạm dừng nghỉ đảm bảo phù hợp với các điều kiện về cơ sở vật chất theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia.

- + Quản lý đối với các doanh nghiệp kinh doanh vận tải

Tại địa phương việc quản lý đơn vị doanh nghiệp kinh doanh vận tải khách được hiểu là quản lý toàn bộ hoạt động vận tải của đơn vị, từ tổ chức quản lý điều hành đến tổ chức hoạt động, theo dõi đảm bảo an toàn giao thông của đơn vị của đơn vị, thể hiện trên 2 nội dung chính: việc chấp hành quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, kiểm tra cấp phép kinh doanh vận tải cho các doanh nghiệp có đủ các điều kiện theo quy định; kiểm tra, giám sát hoạt động kinh doanh vận tải.

2.3. Bài học kinh nghiệm quản lý kinh doanh vận tải bằng ô tô của một số nước trên thế giới

2.3.1. Công tác quản lý vận tải tại Thái Lan

(1) Vận tải hành khách bằng xe ô tô

a) Các loại hình vận tải:

Thái Lan phân các loại hình vận tải thành 4 loại gồm: tuyến cố định, xe hợp đồng, xe taxi và xe vận tải hàng hóa.

- Vận tải hành khách tuyến cố định có 4 loại: tuyến xe buýt nội thị Băng Cốc; tuyến xe buýt ngoại thành; tuyến xe buýt liên tỉnh và tuyến xe buýt ngoài phạm vi Thủ đô Băng Cốc.

+ Tuyến cố định được hình thành do cơ quan quản lý nhà nước đề xuất hoặc do hành khách đề xuất hoặc do chính đơn vị kinh doanh vận tải đề xuất.

Các doanh nghiệp muốn tham gia khai thác tuyến phải đăng ký với Cục Vận tải mặt đất Thái Lan và phải qua đấu thầu khai thác tuyến.

b) Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô

- Quy trình cấp GPKDVT:

+ Bước 1: Đơn vị nộp Đơn xin cấp GPKDVT;

+ Bước 2: Cơ quan QLNN kiểm tra, đánh giá hồ sơ xin cấp GIẤY PHÉP KINH DANH VẬN TẢI

+ Bước 3: Trình hồ sơ lên Ủy ban trung ương về kiểm soát giao thông đường bộ.

+ Bước 4: Cấp GPKDVT nếu đơn vị đủ điều kiện cấp theo quy định

- Thời hạn GPKDVT hành khách bằng xe ô tô: 07 năm.

- Cá nhân không được tham gia hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô

- Lệ phí cấp GPKDVT đối với doanh nghiệp là 1.500 Baht; đối với cá nhân là 500 Baht.

c) Người điều hành vận tải: không quy định điều kiện

d) Điều kiện kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô:

- Tiêu chuẩn về phương tiện rất khắt khe; trong quá trình vận hành phải lắp đặt TBGSHT.

- Người lái xe phải có chứng chỉ hoàn thành Chương trình đào tạo lái xe kinh doanh vận tải.

đ) Bến xe: được quản lý bởi Cục Vận tải mặt đất Thái Lan hoặc chính quyền địa phương hoặc doanh nghiệp tư nhân.

(2) Vận tải hành khách bằng xe taxi:

- Phương tiện vận chuyển: xe ô tô 4 bánh (tối đa 07 chỗ) và xe mô tô.

- Người lái xe: phải mặc đồng phục.

- Xe taxi: phải lắp đồng hồ tính tiền và TBGSHT; mọi thông tin kết nối về trung tâm quản lý điều hành xe.

- Quy trình đăng ký kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi:

+ Bước 1: Doanh nghiệp nộp hồ sơ đăng ký về Cục Vận tải mặt đất Thái Lan.

+ Bước 2: Lắp đặt các trang thiết bị theo yêu cầu của Cục Vận tải mặt đất Thái Lan.

+ Bước 3: Kiểm tra và đăng ký xe.

(3) Về kinh doanh vận tải hàng hóa

- Phương tiện vận tải hàng hóa được phân thành 9 loại.

- Biển kiểm soát xe kinh doanh vận tải được phân biệt với xe không kinh doanh vận tải. Biển số xe kinh doanh là màu vàng, biển số xe không kinh doanh là màu trắng.

- Tổng số đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa là 21.586 xe với 287.066 xe; tổng số xe tải cá nhân là 783.523 xe.

- Có 5 chủ thể tham gia kinh doanh vận tải hàng hóa. Điều kiện kinh doanh áp dụng cho các chủ thể là khác nhau, trong đó đối với chủ thể là Công ty TNHH thì phải có tối thiểu 50% vốn sở hữu của Công ty Thái Lan).

- Hồ sơ đăng ký kinh doanh gồm:

+ Đơn đăng ký.

+ Tài liệu chứng minh của chủ xe (như Biển số, danh sách người sở hữu,...).

+ Giấy tờ chứng minh quyền sở hữu.

+ Giấy đăng kiểm phương tiện.

+ Bảo hiểm trách nhiệm của bên thứ 3.

- Thời gian làm thủ tục cấp đăng ký kinh doanh trung bình là 5h15p.

(4) Vấn đề quản lý xe Uber và Grab tại Thái Lan

- Theo quy định hiện hành thì Thái Lan không cấm các xe kinh doanh vận tải sử dụng phần mềm ứng dụng trên điện thoại như Uber, Grab để thực hiện việc kinh doanh vận tải; chỉ cấm các xe cá nhân sử dụng phần mềm Uber hoạt động. Xe cá nhân muốn sử dụng phần mềm để vận chuyển hành khách (có thu tiền) sẽ phải đăng ký kinh doanh và được cấp biển số màu vàng.

- Tại Thái Lan cũng đang gặp khó khăn trong việc quản lý đối với Uber, Grab. Hiện Bộ GTVT Thái Lan đang nghiên cứu để đưa ra các quy định để quản lý hoạt động đối với Uber và Grab trong thời gian tới.

- Thái Lan có quy định nếu phát hiện xe chưa đăng ký kinh doanh vận tải tham gia vào Uber, Grab sẽ bị phạt 2.000 baht.

(5) Một số quy định đối với phương tiện và lái xe kinh doanh vận tải

a) Về quản lý phương tiện: Xe kinh doanh vận tải sẽ được cấp biển màu vàng để phân biệt với xe không kinh doanh vận tải và xe cá nhân. Việc phân biệt giữa các loại hình kinh doanh vận tải thể hiện bằng các chữ, ký tự trên biển.

b) Về quản lý lái xe

- Điều kiện về giấy phép của lái xe kinh doanh vận tải: phải có 2 loại GPLX
 - + GPLX phổ thông.
 - + GPLX kinh doanh vận tải.

- GPLX kinh doanh vận tải có 4 hạng: hạng 1 (dưới 3,5 tấn và dưới 20 người); hạng 2 (trên 3,5 tấn và trên 20 người); hạng 3 (xe đầu kéo); hạng 4 (xe vận chuyển hàng nguy hiểm, hàng dễ cháy nổ). Tương ứng với mỗi một hạng GPLX kinh doanh vận tải có một chương trình đào tạo cụ thể.

- Lái xe kinh doanh vận tải phải có thẻ định danh. Việc này giúp quản lý được thông tin người lái xe tương ứng với từng loại phương tiện (được thể hiện bằng hình ảnh in trên mặt sau của thẻ định danh).

(6) Tiêu chí đánh giá chất lượng dịch vụ vận tải

Đánh giá chất lượng dịch vụ vận tải hàng hóa qua các tiêu chí sau:

- + Cơ cấu tổ chức của đơn vị kinh doanh vận tải
- + Công tác quản lý, điều hành hoạt động vận tải.
- + Về phương tiện vận tải.
- + Quy trình giải quyết phản ánh của khách hàng.

2.3.2. Kinh nghiệm quản lý vận tải tại Hàn Quốc

(1) Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật quy định về hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô của Hàn Quốc

Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật quy định về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô gồm: Luật quản lý phương tiện cơ giới đường bộ, Luật vận tải hành khách đường bộ, Luật kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ. Cụ thể như sau:

a) Luật quản lý phương tiện cơ giới đường bộ

Mục đích nhằm quản lý phương tiện cơ giới có hiệu quả và đảm bảo hiệu suất và độ an toàn của xe có động cơ và qua đó thúc đẩy phúc lợi công cộng.

Nội dung quy định các vấn đề liên quan đến việc đăng ký, tiêu chuẩn an toàn, tự xác thực, sửa chữa khuyết tật sản xuất, kiểm tra, bảo trì, kiểm tra xe cơ giới, và động cơ kinh doanh quản lý xe...

b) Luật kinh doanh vận tải hành khách

Mục đích quy định là để thúc đẩy phúc lợi công cộng bằng việc thiết lập trật tự trong dịch vụ vận tải hành khách và nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách và sự phát triển chung của các dịch vụ vận tải hành khách.

Nội dung quy định các vấn đề liên quan đến kinh doanh vận tải hành khách, cho thuê phương tiện chở khách, bến xe, đại lý vận tải hành khách, trách nhiệm của các bên có liên quan, các hiệp hội.

c) Luật kinh doanh vận tải hàng hóa

Mục đích các quy định nhằm tạo điều kiện cho việc quản lý của nhà nước; hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp và đảm bảo yêu cầu lưu thông của hàng hóa.

Nội dung quy định về kinh doanh vận tải hàng hóa, giấy phép kinh doanh vận tải, đại lý vận tải, nhượng quyền kinh doanh và thông tin trong vận tải hàng hóa, bảo hiểm hàng hóa, quản lý.

(2) Về các loại hình kinh doanh vận tải

- Hàn Quốc hiện phân chia thành các loại hình gồm: tuyến vận tải cố định (gồm: tuyến express và tuyến thông thường); xe buýt (xe buýt nội thị, xe buýt kết nối nội thành và ngoại thành, xe buýt nông thôn); xe taxi; xe du lịch và xe vận tải hàng hóa.

- Hành khách có thể dùng một loại thẻ từ để đi lại liên thông giữa các loại hình vận tải hành khách (bao gồm tàu điện ngầm, xe buýt, xe tuyến cố định, taxi) trên toàn quốc.

(3) Các quy định về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô

- Quy định về quy mô doanh nghiệp:

+ Đối với tuyến cố định: thành phố lớn phải có 40 xe; nông thôn 10 xe; đô thị nhỏ 30 xe.

+ Đối với xe du lịch: thành phố lớn phải có 20 xe trở lên, đô thị nhỏ phải có 10 xe.

+ Đối với xe taxi: thành phố lớn phải có 50 xe; nông thôn 10 xe; đô thị nhỏ 30 xe.

- Quy định về người điều hành vận tải: Theo quy định của Hàn Quốc, một số đối tượng doanh nghiệp phải có người phụ trách về ATGT. Người phụ trách về ATGT phải vượt qua kỳ thi và được cấp chứng chỉ do Bộ GT đất đai Hàn Quốc tổ chức. Người phụ trách về ATGT sẽ quản lý 11 lĩnh vực trong đơn vị kinh doanh vận tải.

- Quy định về bộ phận quản lý, theo dõi điều kiện an toàn giao thông: đơn vị kinh doanh vận tải phải có người phụ trách về an toàn giao thông. Người phụ trách ATGT cần có 04 loại chứng chỉ: chứng chỉ phân tích tai nạn giao thông; chứng chỉ an toàn giao thông; chứng chỉ nhà quản lý công nghệ giao thông; chứng chỉ nhà quản lý an toàn giao thông.

Nếu đơn vị kinh doanh vận tải có trên 2 xe tải thì phải có người phụ trách về an toàn giao thông; dưới 2 xe không yêu cầu phải có người phụ trách về ATGT.

- Quy định về thời gian lái xe liên tục: Lái xe không được điều khiển xe liên tục quá 4h, thời gian nghỉ giữa 2 lần lái xe 4h là 30 phút.

- Quy định đối với lái xe kinh doanh vận tải:

*) Để được lái xe kinh doanh vận tải phải đủ các điều kiện sau:

+ Lái xe phải từ 20 tuổi trở lên;

+ Phải có 02 năm kinh nghiệm và tập huấn nghiệp vụ thực hành 16 giờ;

+ Phải có GPLX phổ thông.

+ Phải qua kỳ thi sát hạch đạt được 60/100 điểm

+ Phải được tập huấn kỹ năng điều khiển xe tối thiểu 16 giờ. Phải được tập huấn quy định về an toàn giao thông tối thiểu 08 giờ do cơ quan an toàn giao thông đào tạo và cấp.

Trường hợp muốn tham gia lái xe tải thì phải có GPLX kinh doanh vận tải và hàng năm phải thực hiện đào tạo lại.

+ Lái xe phải bắt buộc đào tạo lại 1 năm 1 lần.

*) Về tiêu chuẩn sức khỏe của lái xe: Theo quy định hiện hành, đơn vị kinh doanh vận tải kiểm tra sức khỏe định kỳ của người lao động. Đối với người lái xe, kiểm tra 1 năm 1 lần theo pháp luật; đối với lao động bình thường khác, kiểm tra 2 năm 1 lần.

Nội dung kiểm tra sức khỏe người lái xe: kiểm tra về khả năng nhận biết về dự đoán tình huống ...

Lái xe tải trước khi lái xe phải kiểm tra nồng độ cồn (có uống rượu hay không).

- Quy định về nơi đỗ xe: đơn vị kinh doanh vận tải phải có nơi đỗ xe phù hợp về kích thước phương tiện (chiều dài, chiều rộng của xe).

- Về niên hạn sử dụng xe: không có quy định.

- Quy định về quản lý phương tiện: Trước đây, theo quy định của Hàn Quốc, biển xe gồm 3 màu: màu trắng hoặc màu xanh (đối với xe phi thương mại) và màu vàng (đối với xe kinh doanh vận tải). Tuy nhiên, theo quy định hiện tại thì biển xe chỉ gồm 2 màu: màu trắng (đối với xe phi thương mại) và màu vàng (đối với xe kinh doanh vận tải). Do vậy vẫn còn tồn tại một số xe phi thương mại có biển số màu xanh. Biển kiểm soát xe do Chính quyền địa phương cấp.

+ Chu kỳ đăng kiểm phương tiện: phương tiện mới đăng kiểm lần đầu có thời hạn 3 năm. Chu kỳ đăng kiểm tiếp theo tiếp theo là 1 năm/lần

+ Công tác kiểm tra phương tiện giữa 2 kỳ đăng kiểm: chỉ có hệ thống kiểm tra khí thải trên đường; không có hệ thống kiểm tra các nội dung khác.

- Quy định về dán phù hiệu: xe kinh doanh vận tải (xe thương mại) phải dán tem (phù hiệu) do chính quyền địa phương cấp.

- Quy định về lắp đặt thiết bị giám sát đối với xe kinh doanh vận tải:

+ Đối với xe kinh doanh vận tải có trọng tải từ 1 tấn trở lên bắt buộc có giám sát tốc độ, hành trình, thời gian lái xe liên tục.

+ Thiết bị giám sát hành trình GPS: xe kinh doanh vận tải phải có TBGSHT. Cơ quan an toàn giao thông (trực thuộc Bộ GTVT) quản lý, theo dõi các nội dung của TBGSHT (tốc độ, hành trình, thời gian lái xe...).

(4) Về kinh doanh vận tải khách tuyến cố định

- Doanh nghiệp được đề nghị mở tuyến, đăng ký khai thác tuyến với Bộ Giao thông và đất đai Hàn Quốc. Mỗi tuyến chỉ có tối đa 02 doanh nghiệp được khai thác. Doanh nghiệp muốn mở tuyến mới phải gửi hồ sơ đến Bộ Giao thông và đất đai Hàn Quốc và phải được sự đồng ý của Hiệp hội vận tải Hàn Quốc.

- Hiện nay, Chính phủ Hàn Quốc đang dừng không cho phép mở thêm tuyến mới và không cho phép bổ sung thêm doanh nghiệp vận tải vào khai thác các tuyến cố định.

- Tổng số tuyến cố định Express của Hàn Quốc là 8 tuyến.

(5) Về kinh doanh vận tải khách bằng xe buýt

Hàn Quốc có hệ thống vận tải khách công cộng bằng xe buýt phát triển. Hệ thống xe buýt tại Seoul được phân thành 3 loại và có màu sắc khác nhau để phân biệt:

- + Xe buýt nội thị
- + Xe buýt kết nối nội thị và ngoại thành.
- + Xe buýt ngoại thành

(6) Thủ tục cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (GPKDVT)

- Hồ sơ xin cấp GPKDVT:

- + Đơn xin cấp GPKDVT theo mẫu: tên công ty, vị trí, quy mô;
- + Giấy chứng nhận nơi đỗ xe;
- + Văn bản ký kết hợp đồng xe;

- Thời hạn GPKDVT: 05 năm; sau 05 năm xin cấp lại.

- Cơ quan cấp giấy phép kinh doanh: Bộ GTVT ủy nhiệm cho các địa phương.

- Thu hồi GPKDVT trong các trường hợp: lái xe không có GPLX kinh doanh vận tải; đơn xin cấp GPKDVT không đúng.

- Trình tự thủ tục cấp GPKDVT:

- + Bước 1: Doanh nghiệp nộp hồ sơ xin cấp giấy phép.
- + Bước 2: Cơ quan cấp phép kiểm tra hồ sơ.
- + Bước 3: Cấp GPKDV tạm thời để các đơn vị kinh doanh vận tải có thể tổ chức hoạt động kinh doanh ngay, tránh lãnh phí.
- + Bước 4: Kiểm tra thực tế tại đơn vị kinh doanh vận tải các điều kiện và trang thiết bị theo quy định
- + Bước 5: Cấp GPKDVT chính thức khi đạt đủ điều kiện.

Các đơn vị kinh doanh vận tải có thể chuyển nhượng quyền sở hữu giấy phép kinh doanh vận tải đã được cấp cho đơn vị khác.

(7) Về việc quản lý hoạt động của xe Uber hoặc Grab.

Cầm xe cá nhân (xe không kinh doanh vận tải) ứng dụng phần mềm Uber, Grap hoạt động kinh doanh vận tải. Toàn bộ xe taxi của Thủ đô Seoul đang ứng dụng phần mềm Kakao, cước tính theo đồng hồ tính tiền. Hàn Quốc không cấm việc ứng dụng công nghệ vào hoạt động vận tải. Tuy nhiên, Uber và Grab vẫn chưa được phép hoạt động chính thức tại Hàn Quốc.

(8) Về kinh doanh vận tải hàng hóa

- Một số điều kiện đối với hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa:

- + Doanh nghiệp phải có tối thiểu 01 xe tải trở lên
- + Vốn phải có 100.000 đô trở lên (trừ trường hợp có 1 xe).
- + Không cần văn phòng đối với trường hợp 1 xe.
- + Phải có vị trí đỗ xe phù hợp với loại xe.

+ Doanh nghiệp dưới 20 xe không cần thiết phải có người phụ trách về an toàn giao thông; doanh nghiệp có 20 xe trở lên phải có người phụ trách về an toàn giao thông và phải có các chứng chỉ:

- * Chứng chỉ phân tích tai nạn giao thông
- * Chứng chỉ ATGT
- * Chứng chỉ nhà quản lý ATGT
- * Chứng chỉ quản lý doanh nghiệp giao thông

- Hồ sơ xin giấy phép:

+ Đơn xin cấp giấy phép

+ Danh sách xe

+ Giấy phép tạm thời

+ Giấy phép có giá trị trong 5 năm.

- Cơ quan cấp giấy phép là Chủ tịch huyện, TP trực thuộc tỉnh.

(9) Một số nội dung khác.

- Trung tâm điều hành giao thông Seoul là đơn vị thu nhận và quản lý dữ liệu giao thông của toàn thành phố không chỉ phục vụ cho công tác điều hành giao thông nói chung mà còn phục vụ trực tiếp cho công tác đảm bảo trật tự an toàn xã hội. Hầu hết hoạt động của các tuyến đường, tuyến phố, hệ thống tàu điện, bến xe... đều được theo dõi 24/24h trong ngày.

- Về điều hành giao thông và xử lý vi phạm:

+ Hệ thống camera được lắp đặt rộng khắp trên các tuyến đường để ghi nhận toàn bộ các hoạt động trên đường, cảnh báo về các điểm có nguy cơ hoặc đã xảy ra tai nạn giao thông. Hệ thống thông tin này được công bố rộng rãi, công khai trên trang thông tin điện tử để người dân có thể truy cập (có phần mềm hỗ trợ truy cập, cảnh báo trên smart phone). Hệ thống thông tin này do ngành Giao thông trực tiếp quản lý, vận hành.

+ Cơ sở dữ liệu của hệ thống thông tin được chia sẻ giữa các cơ quan quản lý nhà nước đặc biệt là cơ sở để Cảnh sát theo dõi, truy cập, quản lý và xử lý vi phạm.

+ Ngoài hệ thống camera đặt cố định trên đường, mỗi xe bus đều được trang bị camera hành trình ghi và truyền dữ liệu đến trung tâm thông tin để cung cấp dữ liệu cho hệ thống này.

- Công tác kiểm soát tải trọng: được kiểm tra liên tục, có nhiều hệ thống cân di động; cao tốc có cân lắp tại trạm thu phí, trên quốc lộ xe phải vào trạm cân cố định để kiểm tra sau đó mới được lưu thông vào quốc lộ.

2.3.3. Kinh nghiệm quản lý vận tải tại Nhật Bản

(1) Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật

Nhật Bản có Luật giao thông đường bộ và Luật vận tải đường bộ, Luật Bến xe điều chỉnh và quản lý hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ; không áp dụng đối với hoạt động vận chuyển nội bộ.

(2) Về các loại hình kinh doanh vận tải

Nhật Bản hiện phân chia thành các loại hình gồm: tuyến xe buýt công cộng; tuyến xe buýt cao tốc (tuyến cố định); xe taxi; xe du lịch (hợp đồng) và xe vận tải hàng hóa.

(3) Các quy định về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô

- Quy định về quy mô doanh nghiệp:

+ Doanh nghiệp tham gia kinh doanh vận tải hành khách, hàng hoá phải có tối thiểu 05 xe.

+ Doanh nghiệp phải có 50% vốn chủ sở hữu mới được tham gia đăng ký kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

- Quy định về phương tiện:

+ Doanh nghiệp phải có đủ số lượng phương tiện mới được đăng ký kinh doanh vận tải; sau khi có phương tiện, doanh nghiệp sẽ lập hồ sơ đăng ký đến cơ quan có thẩm quyền để xin giấy phép kinh doanh vận tải. Cơ quan quản lý chuyên ngành vận tải cấp tỉnh, thành phố tiếp nhận hồ sơ đăng ký và thực hiện cấp giấy phép kinh doanh cho doanh nghiệp và cấp biển số cho các xe đăng ký. Phương tiện được cấp biển số theo loại hình kinh doanh đã đăng ký.

+ Phương tiện kinh doanh có màu biển số và ký hiệu trên biển số khác với xe cá nhân, loại hình kinh doanh khác nhau thì ký hiệu trên biển số là khác nhau. Trường hợp phương tiện thay đổi loại hình kinh doanh sẽ làm thủ tục đăng ký và được cấp biển số mới theo loại hình đăng ký.

+ Phương tiện phải được kiểm tra định kỳ theo chu kỳ 3 tháng hoặc 1 năm tùy theo tuổi xe.

+ Trước khi tham gia hoạt động kinh doanh vận tải (trước ngày làm việc), người lái xe phải thực hiện kiểm tra phương tiện (về trang thiết bị trên xe, hệ thống phanh, kiểm tra lốp xe, hệ thống chống đông dầu, thùng dầu,...) và phải tích vào biên bản kiểm tra, sau đó nộp lại cho bộ phận điều độ để nhận lệnh vận chuyển.

- Quy định về người điều hành vận tải: Theo quy định của Nhật Bản, doanh nghiệp phải có người điều hành vận tải, số lượng người điều hành theo tỷ lệ thuận với số lượng phương tiện. Người điều hành phải có trình độ chuyên môn phù hợp. Nhiệm vụ chính của người điều hành gồm: quản lý hoạt động của lái xe, sức khoẻ người lái, quyết định điều hành trực tiếp.

Người điều hành vận tải phải có kinh nghiệm vận tải, có trình độ chuyên môn về chuyên ngành vận tải và phải có chứng chỉ quốc gia về quản lý vận tải do Chính phủ Nhật Bản cấp.

Trước khi giao chìa khoá cho người lái xe tham gia hoạt động vận tải, người điều hành kiểm tra một số nội dung liên quan đến an toàn lái xe và ký nhận các loại giấy tờ, lệnh vận chuyển.

- Quy định đối với lái xe kinh doanh vận tải:

+ Lái xe kinh doanh vận tải phải có bằng cấp 2 về lái xe và phải từ 21 tuổi trở lên.

+ Thời gian lao động của lái xe tại Nhật Bản hiện đang cao hơn các ngành khác, tuy nhiên thu nhập lại thấp hơn.

+ Quy định cụ thể thời gian chạy, km hoạt động trong ngày: Nhật Bản có quy định thời gian lái xe liên tục. Ví dụ đối với xe taxi, thời gian lái xe liên tục trong vòng 24h đối với 1 tài xế chỉ được chạy tối đa là 17,5h phải có 3h nghỉ. Ngoài ra, tại Công ty Kintesu - Osaka còn có khuyến cáo lái xe nên nghỉ sau khi lái liên tục 4-6h.

+ Về tiêu chuẩn sức khỏe của lái xe: Theo quy định hiện hành, đơn vị kinh doanh vận tải kiểm tra sức khỏe định kỳ của người lao động. Tại các đơn vị kinh doanh vận tải thường thực hiện kiểm tra lái xe trước khi giao nhiệm vụ vận chuyển gồm: kiểm tra về khả năng nhận biết về dự đoán tình huống, kiểm tra nồng độ cồn, hỏi về giấc ngủ và các nội dung khác liên quan đến tâm lý lái xe,...

- Ngoài các nội dung kiểm tra định kỳ, tại các đơn vị kinh doanh vận tải, trước khi lái xe nhận ca, đơn vị có thực hiện kiểm tra phản ứng của người lái xe bằng cách hỏi, trả lời; phải kiểm tra nồng độ cồn (có uống rượu hay không); thực hiện dặn dò lái xe về tình hình thời tiết, một số lưu ý đối với tình hình giao thông trên tuyến, các trường ngại vật có thể gặp phải, các loại bệnh theo mùa để lái xe có ý thức phòng tránh.

- Quy định về nơi đỗ xe: đơn vị kinh doanh vận tải phải có nơi đỗ xe phù hợp về kích thước phương tiện (chiều dài, chiều rộng của xe). Nơi đỗ xe phải đảm bảo trong bán kính 2 km so với vị trí doanh nghiệp hoặc vị trí kinh doanh.

- Về niên hạn sử dụng xe: không có quy định.

- Quy định về dán phù hiệu: do xe kinh doanh vận tải (xe thương mại) đã được Sở GTVT địa phương cấp biển số theo loại hình kinh doanh, vì vậy Nhật Bản không sử dụng phù hiệu dán trên xe như Hàn Quốc và một số nước.

- Quy định về lắp đặt thiết bị giám sát đối với xe kinh doanh vận tải:

Xe kinh doanh vận tải phải có TBGSHT. Doanh nghiệp phải thực hiện quản lý, theo dõi và giám sát hoạt động của phương tiện và người lái thông qua dữ liệu từ thiết bị GSHT. Dữ liệu phải được lưu trữ tại Doanh nghiệp, không truyền về cơ quan nhà nước.

(4) Về kinh doanh vận tải khách tuyến cố định, bến xe khách

a) Tuyến cố định.

- Nhật Bản có quy định khá chặt chẽ đối với hoạt động kinh doanh vận tải khách theo tuyến cố định và được gọi là xe buýt tuyến cố định.

- Doanh nghiệp kinh doanh tuyến cố định phải đăng ký khai thác tuyến với Sở GTVT địa phương. Doanh nghiệp vận tải có thể đăng ký tuyến xuất phát tại các bến xe trên địa bàn thành phố nếu còn vị trí trống chưa có đơn vị tham gia khai thác hoặc có thể tự xây dựng bến xe và đăng ký tuyến cố định cho riêng đơn vị mình. Tại Tokyo có rất nhiều các địa điểm được xác định như bến xe do các doanh nghiệp vận tải đăng ký, các địa điểm này thường nằm trong các toà nhà hoặc tại trụ sở của các doanh nghiệp. Hầu hết các địa điểm này đều không đáp ứng được đầy đủ các tiêu chí để cơ quan nhà nước xem xét công bố và trở thành bến xe công cộng.

- Doanh nghiệp kinh doanh tuyến cố định phải đăng ký hồ sơ tham gia khai thác tuyến với địa phương; trong đó phải có kế hoạch kinh doanh, bản đồ vẽ hành trình tuyến cố định tỷ lệ 1/50.000, trên bản đồ phải mô tả vị trí bến xe và các đón, trả khách, trạm dừng nghỉ dọc tuyến; biểu đồ chạy xe; giá vé; các tiêu chuẩn về chất lượng dịch vụ và an toàn giao thông; tài liệu mô tả hệ thống quản lý, điều hành xe; thời giờ nghỉ ngơi cho lái xe; danh sách lái xe

b) Bến xe khách

- Nhật Bản có Luật Bến xe 2-4-6, theo đó bến xe là nơi xe buýt tuyến cố định có thể đậu hai chiếc trở lên cùng lúc và không nằm trong diện tích đất giao thông công cộng (như trên đường phố, quảng trường trước nhà ga...).

Tuy nhiên, có những bến xe vẫn được gọi là bến xe nhưng không theo định nghĩa nêu trên, đó là những bến xe được xây trên đất giao thông công cộng, hay là trong quảng trường trước nhà ga để phục vụ việc kết nối giao thông giữa các phương thức vận tải trong đô thị theo thiết kế tổng thể tại khu vực đó của từng địa phương.

- Bến xe được phân làm 02 loại: bến xe dùng chung cho các doanh nghiệp vận tải tham gia khai thác và bến xe của riêng doanh nghiệp chạy tuyến cố định. Xe hợp đồng được vào bến xe đón, trả khách nếu có nhu cầu và phải trả tiền sử dụng vị trí đỗ tại bến.

+ Tổng số bến dùng chung trên toàn Nhật Bản: 24 bến với 301 vị trí đỗ.

+ Tổng số bến dùng riêng của doanh nghiệp: số lượng rất lớn, không có thống kê.

- Theo thống kê, tại Tokyo chỉ có 01 bến xe của Công ty Willer (ảnh dưới) được công bố đáp ứng đủ tiêu chuẩn theo quy định. Bến xe này nằm trong Trung tâm Tokyo, cạnh ga tàu điện ngầm và tàu điện cao tốc. Bến xe này có tổng số 04 vị trí đỗ xe; các xe được đến bến xe và đỗ để đón trả khách trong thời gian 10 phút.

Trường hợp còn vị trí trống (không có xe đỗ) thì xe hợp đồng có thể vào đỗ để đón, trả khách.

Tại bến xe chỉ có 01 văn phòng nhỏ (01 phòng) để quản lý, điều hành; không có phòng bán vé, khách đi xe có thể đặt mua vé qua mạng hoặc mua trực tiếp khi lên xe. Bến xe có bố trí người để phục vụ việc hỗ trợ xe lùi vào vị trí đỗ đảm bảo an toàn.



- Nhật Bản có quy định rất chặt chẽ về các tiêu chí đối với vị trí, khu vực bố trí bến xe tuyến cố định (khoảng 200 tiêu chí).

- Đối với các bến xe phục vụ công cộng phải xây dựng phương án giá dịch vụ ra vào bến trình cấp có thẩm quyền quyết định trước khi thực hiện.

(5) Về kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi.

+ Theo thống kê của các doanh nghiệp taxi thì 72% là chi phí cho con người; 3,8 % chi phí cho phương tiện; 9,1% chi phí cho nhiên liệu. Kinh doanh taxi tại nhiều doanh nghiệp taxi gặp khó khăn do có chất lượng kém và không chịu nâng cao chất lượng dịch vụ.

+ Về Giá cước: doanh nghiệp phải đăng ký giá cước phải đăng ký trước khi thực hiện. Trong quá trình thực hiện muốn điều chỉnh tăng, giảm thì doanh nghiệp phải đăng ký lại trước khi tăng hoặc giảm. Giá cước taxi thường không thay đổi, có tăng giá vào đêm khuya từ 11h – 5h sáng (mức tăng khoảng 20%).

+ Người lái xe taxi phải đăng ký hoạt động tại từng khu vực cụ thể, chỉ được hoạt động kinh doanh tại khu vực đã đăng ký. Phải trải qua khoá huấn luyện và phải thông qua kỳ thi mới được lái xe taxi (tùy từng địa phương có quy định cụ thể).

+ Tiền lương lái xe ăn theo tỷ lệ chia doanh thu trong khoảng 50-60%.

+ Nhật Bản có giới hạn số lượng xe taxi tại các địa phương và quy định vùng hoạt động của xe taxi. Ví dụ các xe taxi tại Tokyo được hoạt động, đón trả khách tại Tokyo, chỉ được chở khách đến các tỉnh khác, không được đón khách ngoài địa phận Tokyo.

(6) Về kinh doanh vận tải khách bằng xe buýt

Nhật Bản có hệ thống vận tải khách công cộng bằng xe buýt phát triển. Hệ thống xe buýt tại Tokyo được phân thành các loại: Xe buýt nội thị; xe buýt kết nối nội thị và ngoại thành; buýt du lịch. Hiện nay, đang bắt đầu xuất hiện tuyến buýt nhà hàng hoạt động theo một số giờ nhất định.

(7) Về kinh doanh vận tải khách bằng hợp đồng

- Xe hợp đồng phải có hợp đồng thuê xe ký kết giữa doanh nghiệp vận tải và người có nhu cầu thuê cả chuyến xe.

- Trên xe có gắn chữ “Xe thuê nguyên chiếc”.

- Xe hợp đồng không được bán vé lẻ cho khách ngoài đơn vị đã thuê.

- Xe hợp đồng không cần đăng kí tuyến. Hành trình đi theo yêu cầu của người thuê xe.

- Xe hợp đồng được đón, trả khách thường xuyên tại 1 địa điểm cố định; Doanh nghiệp được lập điểm đón trả khách cho các xe của đơn vị mình đón, trả khách, tuy nhiên phải thực hiện đăng ký và được chấp thuận của Sở GTVT và Cảnh sát tại địa phương trước khi thực hiện.

- Ngoài ra, Nhật Bản còn quy định riêng đối với loại xe hợp đồng có dịch vụ đặc biệt, loại này có những điều kiện được xem xét riêng tùy theo nhu cầu riêng của bên thuê xe. Ví dụ xe hợp đồng đưa đón từ sân bay về 1 khách sạn.

(8) Về việc quản lý hoạt động của xe Uber hoặc Grab.

Cấm xe cá nhân (xe không kinh doanh vận tải) ứng dụng phần mềm Uber, Grap hoạt động kinh doanh vận tải. Các công ty taxi có sử dụng app gọi xe taxi

của riêng đơn vị. Nhật không cho phép uber hoạt động do không đảm bảo yếu tố an toàn (do kết nối các xe không kinh doanh), các xe kinh doanh phải thực hiện kiểm tra các điều kiện về an toàn giao thông, về phương tiện, lái xe trước khi tham gia kinh doanh, còn lại các xe tư nhân không kiểm soát được vấn đề này.

(9) Một số nội dung khác.

- Về điều hành giao thông và xử lý vi phạm: Hệ thống camera được lắp đặt trên các tuyến đường để ghi nhận toàn bộ các hoạt động trên đường, cảnh báo về các điểm có nguy cơ hoặc đã xảy ra tai nạn giao thông.

- Chính phủ không có quy định lắp camera trên xe; tuy nhiên, nhiều đơn vị thực hiện lắp camera trên xe để phục vụ công tác quản lý lái xe và cảnh báo lái xe khi vận hành qua các khu vực có nguy cơ mất an toàn giao thông. Ví dụ các phương tiện vận chuyển khách thuộc Công ty Willer đều được lắp đặt 05 camera trên xe và phía trước, phía sau xe; Công ty đầu tư trung tâm tiếp nhận, xử lý dữ liệu với tổng kinh phí khoảng 20 tỷ phục vụ tiếp nhận dữ liệu của 200 xe của Công ty.

- Một số công ty (như công ty Willer) có phương tiện hoạt động đường dài còn trang bị thiết bị cảnh báo lái xe buồn ngủ; khi lái xe có dấu hiệu buồn ngủ, thiết bị này sẽ truyền cảnh báo về trung tâm điều hành để có các biện pháp can thiệp kịp thời, tránh gây mất an toàn giao thông.

- Nhật Bản có hạ tầng giao thông phát triển, các tuyến vận tải khách cố định thường chạy trên các tuyến đường cao tốc, vì vậy tỷ lệ tai nạn do xe khách gây ra hầu như trong nhiều năm gần đây như không có.

- Nhật Bản quy định tốc độ tối đa của xe khách hoạt động trên các tuyến cao tốc là 100 km/h. Xe máy phân khối lớn được hoạt động trên các tuyến đường cao tốc.

CHƯƠNG 3:

ĐÁNH GIÁ, RÀ SOÁT KẾT QUẢ THỰC HIỆN LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ NĂM 2008 VỀ LOẠI HÌNH KINH DOANH VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ

3.1. Đánh giá hiện trạng kinh doanh vận tải bằng ô tô ở Việt Nam

3.1.1. Về mạng lưới tuyến cố định, tuyến xe buýt

- Mạng lưới tuyến vận tải cố định được phủ khắp các địa bàn trên cả nước, tới trung tâm các tỉnh, thành phố và hầu hết các huyện, xã. Năm 2014, cả nước có tổng số 3.168 tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh với trên 1.022 doanh nghiệp, hợp tác xã tham gia hoạt động; năm 2015 số lượng tuyến là 2.423 tuyến; năm 2016 số lượng tuyến là 3.236 tuyến (tăng 33,5% tương đương tăng 813 tuyến so với năm 2015); năm 2017 số lượng tuyến là 4.410 tuyến (tăng 27% tương đương tăng 1.174 tuyến so với năm 2016); năm 2018 số lượng tuyến là

5.238 tuyến (tăng 19% tương đương tăng 828 tuyến so với năm 2017); năm 2019 số lượng tuyến là 5.825 tăng 587 tuyến (tương đương tăng 11,2 % so với năm 2018).

- Về hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt: hiện cả nước có 59/63 tỉnh, thành phố đã có tổ chức hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, với hơn 10.200 xe, vận chuyển khoảng 1,2 tỷ lượt hành khách mỗi năm.

3.1.2. Về lực lượng các doanh nghiệp, hợp tác xã ngành vận tải ô tô

Theo thống kê, năm 2013 cả nước có tổng số 5.761 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp giấy phép theo Nghị định số 91/2009/NĐ-CP; đến năm 2016, cả nước có tổng số 24.580 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp giấy phép theo Nghị định số 86/2014/NĐ-CP tăng gần 19.000 đơn vị so với 2013; đến hết tháng 31/12/2019 đã có trên 83.450 đơn vị kinh doanh vận tải đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (chủ yếu là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa mới được cấp Giấy phép kinh doanh theo lộ trình của Nghị định số 86/2014/NĐ-CP). Kết quả thống kê cho thấy, tỷ lệ các đơn vị có quy mô vừa và nhỏ chiếm khoảng 82%, số lượng phương tiện của mỗi đơn vị không nhiều (dưới 05 xe), năng lực cạnh tranh yếu.

3.1.3. Về phương tiện kinh doanh vận tải

Phương tiện vận tải được tăng trưởng về số lượng và chất lượng: theo thống kê, năm 2013 cả nước có tổng số 121.897 phương tiện kinh doanh vận tải (bao gồm xe khách và xe công ten nơ); đến năm 2016, cả nước có tổng số 219.038 phương tiện kinh doanh vận tải, tăng 97.141 phương tiện so với năm 2013; tính đến hết tháng 31/12/2019 cả nước hiện có 802.370 ô tô kinh doanh vận tải xe ô tô các loại. Trong đó, có 363.927 xe khách (trong đó: xe tuyến cố định là 20.945 xe, xe hợp đồng là 156.375 xe, xe du lịch là 2.318 xe, xe taxi là 174.267 xe và xe buýt là 10.022 xe) và 438.443 xe tải các loại (trong đó: xe công ten nơ là 53.636 xe, xe đầu kéo là 10.940 xe, xe tải 373.867 xe).

3.1.4. Về dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ

Tính đến hết 2019 cả nước có 555 bến xe ô tô khách, trong đó có 390 bến xe từ loại 1 đến loại 4; còn lại 165 bến xe dưới loại 4. Mạng lưới bến xe khách đã phủ khắp các trung tâm cấp tỉnh và rất nhiều trung tâm cấp huyện. Hệ thống trạm dừng nghỉ đường bộ trên hệ thống quốc lộ đã được quy hoạch từ năm 2013; đang được đầu tư, xây dựng, nguồn vốn sử dụng chủ yếu là vốn xã hội hóa của các doanh nghiệp, trong đó chỉ duy nhất có 3 trạm dừng nghỉ do JICA tài trợ vốn đầu tư xây dựng; đến nay, đã thực hiện công bố được 17 trạm dừng nghỉ và trên 42 trạm, điểm nhà hàng có quy mô, tiêu chuẩn tương tự mô hình trạm dừng nghỉ với cơ sở vật chất khang trang, chất lượng dịch vụ tương đối tốt.

Chủ động kêu gọi xã hội hóa, đầu tư xây dựng sàn giao dịch vận tải hàng hóa nhằm mục tiêu giảm chi phí vận tải, hạn chế phương tiện chạy rỗng nhằm tiết kiệm nhiên liệu, giảm khí thải và giảm ùn tắc, giảm tai nạn giao thông; chủ động kêu gọi xã hội hóa đầu tư xây dựng phần mềm quản lý bến xe khách toàn quốc

nhằm quản lý chặt chẽ hoạt động kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định và quản lý hoạt động của các bến xe.

3.1.5. Về công tác quản lý lái xe kinh doanh vận tải

Theo thống kê của các Sở GTVT, đến hết năm 2019 số lượng lái xe kinh doanh vận tải vào khoảng 1.200.000 lái xe. Công tác quản lý lái xe đã được chú trọng, có nhiều văn bản chỉ đạo Sở GTVT các tỉnh, thành phố đôn đốc, giám sát việc khám sức khỏe định kỳ của người lái xe. Đây cũng là một trong những nội dung được chú trọng kiểm tra trong quá trình kiểm tra việc chấp hành các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải. Qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình, mặc dù các địa phương đã tăng cường xử lý, tuy nhiên vẫn còn nhiều lái xe vi phạm thời gian lái xe liên tục quá 4 giờ, lái xe chạy quá tốc độ,...

3.1.6. Về ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động vận tải

Việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động vận tải đã được đẩy mạnh, nhiều phần mềm được đưa vào sử dụng nhằm tăng cường công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải. Năm 2014, Tổng cục Đường bộ VN đã xây dựng và đưa Trung tâm xử lý dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình vào hoạt động. Đến 31/12/2019, Trung tâm này đã tiếp nhận dữ liệu của trên 773.078 phương tiện; các địa phương đã chú trọng trong công tác theo dõi, chấn chỉnh và xử lý các trường hợp vi phạm qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình. Đã chủ động kêu gọi xã hội hóa đầu tư xây dựng sàn giao dịch vận tải hàng hóa nhằm mục tiêu giảm chi phí vận tải, hạn chế phương tiện chạy rỗng nhằm tiết kiệm nhiên liệu, giảm khí thải và giảm ùn tắc, giảm tai nạn giao thông.

Cùng với sự phát triển của công nghệ thông tin ngày càng mạnh mẽ, trong thời gian gần đây, nhiều doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe taxi đã ứng dụng phần mềm điều hành thay thế cho phương pháp điều hành truyền thống (sử dụng bộ đàm). Bên cạnh đó, trên thế giới cũng như ở Việt Nam đã xuất hiện nhiều phương thức trợ giúp người dùng đặt (gọi) xe một cách nhanh chóng và thuận tiện thông qua các thiết bị thông minh (smartphone). Nổi bật là các ứng dụng Grab, Be,... đã và đang có chiều hướng ngày một phát triển mạnh.

3.1.7. Công tác quản lý hoạt động vận tải quốc tế, logistic

Công tác quản lý hoạt động vận tải quốc tế được quan tâm, chú trọng thông qua việc triển khai thực hiện các Hiệp định vận tải đường bộ song phương giữa Việt Nam với Lào, Campuchia, Trung Quốc và các Hiệp định đa phương như: Hiệp định tạo thuận lợi vận tải người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước tiểu vùng Mê công mở rộng, Bản ghi nhớ Việt Nam - Lào - Campuchia về vận tải đường bộ; đang triển khai đàm phán Hiệp định vận tải hành khách ASEAN, Bản ghi nhớ Việt Nam - Lào - Thái Lan về vận tải hành khách cố định, sửa đổi Hiệp định vận tải đường bộ Việt Nam - Campuchia, Sở tay hướng dẫn vận tải Việt Nam - Lào, Sở tay hướng dẫn vận tải Việt Nam - Trung Quốc. Tổ chức các hội nghị thường niên về vận tải đường bộ giữa Việt Nam - Lào, Trung Quốc, Campuchia.

Về kết nối vận tải và phát triển logistics: việc kết nối giữa vận tải đường bộ với các phương thức vận tải khác đang được đẩy mạnh nhằm giảm tải cho vận tải đường bộ, nhất là với tuyến vận tải thủy ven biển, vận tải đường thủy nội địa tại đồng bằng sông Cửu Long, sông Hồng và với vận tải đường sắt. Tuy nhiên, hiệu quả của việc kết nối giữa các phương thức vận tải là chưa cao do hạ tầng đường sắt không phát triển; trên một số tuyến bị hạn chế bởi tình hình không cầu đường bộ và cầu đường sắt nên tàu có trọng tải lớn không hoạt động được.

Chi phí logistics còn ở mức cao, theo một số nghiên cứu hiện nay chi phí này của Việt Nam chiếm khoảng 20,9% GDP, đây là mức khá cao so với một số nước trong khu vực như Thái Lan, Singapo,... Quy mô các doanh nghiệp logistics của Việt Nam cũng khá nhỏ và số lượng không nhiều, chủ yếu làm dịch vụ cho các hãng logistics quốc tế.

3.1.8. Về hoạt động vận tải nội bộ

Hiện nay về vận tải nội bộ đang được quy định tại Nghị định số 86/2014/NĐ - CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh bằng xe ô tô. Theo thống kê, hiện nay có khoảng 15- 20% tổng số phương tiện vận tải hàng hóa thuộc các doanh nghiệp, nhà máy, các đơn vị thi công công trình đang sử dụng một số lượng lớn phương tiện vận tải để vận chuyển hàng hóa, nguyên vật liệu, vật liệu xây dựng phục vụ các công trình do đơn vị mình sản xuất thi công.

3.1.9. Kết quả xử lý vi phạm qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình

Thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình chủ yếu xử lý các vi phạm về chạy quá tốc độ, vi phạm thời gian lái xe liên tục quá 4 giờ, chạy sai hành trình và không truyền dữ liệu theo quy định. Kết quả năm 2015 đã xử lý thu hồi phù hiệu đối với 5.698 phương tiện; năm 2016 đã xử lý vi phạm đối với 11.362 phương tiện (thu hồi phù hiệu, đình chỉ khai thác tuyến với thời hạn 01 tháng là 9.799 xe; từ chối cấp phù hiệu là 1.553 phương tiện), thu hồi giấy phép kinh doanh vận tải 10 đơn vị; năm 2017, các Sở GTVT đã xử lý vi phạm đối với 28.005 phương tiện, thu hồi Giấy phép kinh doanh vận tải 23 đơn vị; năm 2018, các Sở GTVT đã xử lý vi phạm đối với 9.189 phương tiện, thu hồi Giấy phép kinh doanh vận tải 09 đơn vị; chấn chỉnh, nhắc nhở 30.167 phương tiện vi phạm; năm 2019 các Sở GTVT đã xử lý vi phạm đối với 15.213 phương tiện, thu hồi Giấy phép kinh doanh vận tải 16 đơn vị; chấn chỉnh, nhắc nhở 1.251.071 phương tiện vi phạm

Với kết quả trên, kể từ khi đưa vào sử dụng và khai thác, hệ thống đã góp phần quan trọng trong công tác giám sát chặt chẽ hoạt động kinh doanh vận tải nhằm đảm bảo an toàn giao thông, tỷ lệ vi phạm tốc độ tính bình quân trên 1.000 km giảm mạnh (năm 2015 tỷ lệ này là 11,5 lần/1000 km, năm 2018 tỷ lệ này giảm còn 0,19 lần/1000 km), mặc dù số lượng phương tiện hiện nay tăng gấp 5 lần so với năm 2015.

3.2. Đánh giá các loại hình kinh doanh vận tải bằng ô tô ở Việt Nam

3.2.1. Quản lý hoạt động vận tải khách bằng xe ô tô theo tuyến cố định

Công tác quản lý tuyến vận tải hành khách cơ bản đáp ứng được yêu cầu, tuy nhiên, trong thời gian qua Bộ GTVT đã thay đổi phương thức quản lý tuyến nhằm tạo điều kiện thuận lợi nhất cho doanh nghiệp, đồng thời từng bước minh bạch hoạt động này. Cụ thể, doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh chỉ cần đăng ký với Sở GTVT địa phương về giờ chạy theo biểu đồ do Sở GTVT công bố, trường hợp có từ 02 đơn vị đăng ký trở lên sẽ tổ chức lựa chọn đơn vị. Việc lựa chọn được tổ chức và đánh giá theo các tiêu chí cụ thể do Bộ GTVT quy định.

Trong thời gian qua, việc triển khai thực hiện tại các Sở GTVT cho thấy, quy định này cũng đã có hiệu quả nhất định. Tuy nhiên, việc thực hiện nội dung này mất nhiều thời gian, phát sinh thêm thủ tục hành chính, đồng thời trong giai đoạn hiện nay để tạo điều kiện thuận lợi hơn nữa cho doanh nghiệp, hợp tác xã chủ động tổ chức hoạt động kinh doanh vận tải phù hợp với Nghị quyết 19/NQ-CP và Nghị quyết 35/NQ-CP của Chính phủ, quá trình tham gia góp ý dự thảo có nhiều ý kiến đề nghị xem xét bỏ quy định phải lựa chọn đơn vị tham gia khai thác tuyến.

3.2.2. Vận tải hành khách theo hợp đồng, vận tải khách du lịch

- Quy định về điều kiện kinh doanh đối với loại hình này còn đơn giản dẫn đến trình trạng nhiều đơn vị vận tải chỉ hợp thức hóa các điều kiện để được cấp giấy phép kinh doanh vận tải, lợi dụng vận tải hành khách theo hợp đồng để đặt chỗ cho hành khách rồi đón trả khách tại các điểm như: bệnh viện, trường học... và dọc các tuyến quốc lộ gây ra tình trạng tranh giành khách làm mất trật tự vận tải; gây khó khăn cho công tác kiểm tra, kiểm soát trong công tác quản lý nhà nước. Bên cạnh đó, để thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ-CP, trong thời gian qua các địa phương đã đẩy mạnh siết chặt quản lý điều kiện kinh doanh vận tải theo tuyến cố định, vận tải hành khách bằng taxi và xe buýt; điều này cũng đã góp phần làm cho loại hình vận tải hành khách bằng xe hợp đồng phát triển mạnh do các điều kiện kinh doanh vận tải và quy định về quản lý đối với xe hợp đồng còn tương đối dễ đạt được. Vì vậy, đã xảy ra tình trạng xe vận chuyển hợp đồng cạnh tranh không lành mạnh với các phương tiện hoạt động tuyến vận tải hành khách cố định; hiện tượng “xe dù, bến cóc” do xe vận chuyển hợp đồng gây nên đang ngày càng diễn biến phức tạp, đặc biệt tại các thành phố lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh; đây cũng là một vấn đề bất cập cần giải quyết ngay.

- Công tác quản lý hoạt động vận tải khách du lịch được phối hợp quản lý chặt chẽ giữa Bộ GTVT và Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch. Tuy nhiên, bên cạnh việc phát triển mạnh của xe hợp đồng thì việc cấp giấy phép kinh doanh và phù hiệu cho xe vận chuyển khách du lịch lại giảm. Nhiều địa phương không có đơn vị kinh doanh vận tải khách du lịch, nguyên nhân là do xe hợp đồng và xe du lịch được hoạt động với phạm vi và quyền lợi tương tự như nhau, nhưng việc cấp phù hiệu cho xe du lịch cần nhiều điều kiện bổ sung như: Điều kiện kỹ thuật của phương tiện cao hơn, điều kiện về hướng dẫn viên, cần có xác nhận của cơ quan

quản lý về du lịch... Điều này dẫn đến tình trạng hầu hết các đơn vị kinh doanh vận tải chỉ xin cấp phù hiệu xe hợp đồng để hoạt động mặc dù có tổ chức vận chuyển khách du lịch.

3.2.3. Vận tải hành khách bằng xe taxi

Hiện nay, số lượng taxi tập trung chủ yếu tại các thành phố lớn, đặc biệt là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh với quy mô phát triển nhanh so với nhu cầu hiện tại của người dân (Hà Nội có 19.265 xe taxi với 74 doanh nghiệp, hợp tác xã hoạt động kinh doanh; thành phố Hồ Chí Minh có 7.800 xe với 17 doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh; thành phố Hải Phòng có 3.028 xe với 37 doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh). Các địa phương đã và đang triển khai thực hiện tốt công tác quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng taxi góp phần đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân.

Cùng với sự phát triển của công nghệ thông tin ngày càng mạnh mẽ, trong thời gian gần đây, nhiều doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe taxi đã ứng dụng phần mềm điều hành thay thế cho phương pháp điều hành truyền thống (sử dụng bộ đàm). Bên cạnh đó, trên thế giới cũng như ở Việt Nam đã xuất hiện nhiều phương thức trợ giúp người dùng đặt (gọi) taxi một cách nhanh chóng và thuận tiện thông qua các thiết bị thông minh (smartphone). Ngoài ra, một số đơn vị kinh doanh taxi đã và đang có chiều hướng ngày một phát triển mạnh việc ứng dụng công nghệ trong điều hành taxi và tính cước vận tải thông qua phần mềm. Bộ GTVT và Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội và Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh đã chỉ đạo các cơ quan, đơn vị có chức năng tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra việc chấp hành các quy định chuyên ngành về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được quy định tại Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ và Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/11/2014 của Bộ GTVT. Qua công tác thanh tra, kiểm tra còn tồn tại một số nội dung như: Đơn vị không cung cấp được danh sách lái xe và số lượng phương tiện tham gia hoạt động kinh doanh vận tải của đơn vị, một số đơn vị có Giấy phép kinh doanh vận tải nhưng không xin cấp phù hiệu cho xe hoặc hợp đồng thêm phương tiện ngoài danh sách xe đã đăng ký, lái xe không có hợp đồng lao động ký với đơn vị kinh doanh vận tải.

Vì vậy, trong thời gian tới cần có quy định để quản lý các đối tượng này nhằm mục tiêu khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư, ứng dụng công nghệ thông tin để đổi mới công tác quản lý, điều hành xe taxi nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng hiệu quả kinh doanh và tăng sức cạnh tranh của doanh nghiệp.

3.2.4. Vận tải hành khách bằng xe buýt

Đánh giá chung cho thấy, hầu hết các địa phương đã có tuyến xe buýt hoạt động từ trung tâm thành phố đi đến các trung tâm kinh tế xã hội của các huyện, thị trấn. Mạng lưới xe buýt đã được xây dựng tương đối hoàn chỉnh, phù hợp với Quy hoạch phát triển GTVT, góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, hạn chế sử dụng phương tiện cá nhân đi lại và bảo vệ môi trường. Tính đến nay, cả nước đã có 59/63 tỉnh, thành phố có loại hình vận tải hành

khách công cộng bằng xe buýt với số lượng phương tiện khoảng trên 10.022 xe, nhiều địa phương đã triển khai xong công tác quy hoạch phát triển loại hình này, đã cơ bản góp phần phục vụ tốt nhu cầu đi lại của nhân dân trong thời gian qua.

Tuy nhiên, hoạt động xe buýt tại nhiều địa phương có lưu lượng người tham gia giao thông thấp còn gặp nhiều khó khăn, nếu đáp ứng đúng các quy định về tần suất và thời gian hoạt động theo quy định thì gây lãng phí và không hiệu quả đối với doanh nghiệp. Vì vậy, để tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp tham gia kinh doanh vận tải khách bằng xe buýt, khuyến khích phát triển vận tải hành khách bằng xe buýt, đồng thời vẫn đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân thì cần thiết giao cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định về tần suất và thời gian hoạt động trên các tuyến xe buýt đến các đô thị loại IV, V và các tuyến xe buýt phục vụ học sinh, sinh viên, cán bộ, công nhân viên, các tuyến buýt có tính chất đặc thù tại từng địa phương cho phù hợp với điều kiện thực tế.

3.2.5. Vận tải hàng hóa

Việc thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ-CP đã góp phần tăng cường quản lý hoạt động vận tải hàng hóa, kiểm soát tải trọng phương tiện, góp phần giảm tai nạn giao thông do đối tượng này gây nên. Theo lộ trình của Nghị định số 86/2014/NĐ-CP đến nay các địa phương đã tổ chức cấp Giấy phép cho các đơn vị sử dụng phương tiện kinh doanh vận tải hàng hóa có trọng tải thiết kế trên 3,5 tấn, trong thời gian tới sẽ tiếp tục cấp cho các đối tượng còn lại.

Trong thời gian qua, các Sở GTVT đã bước đầu cấp giấy phép kinh doanh cho phương tiện kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp, theo đó các xe đều phải lắp thiết bị giám sát hành trình, có bộ phận theo dõi an toàn giao thông nên hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa đã đi vào nề nếp. Tuy nhiên, do hiện nay thị trường kinh doanh vận tải hàng hóa vẫn còn nhỏ lẻ, ý thức chấp hành các quy định của chủ phương tiện, đặc biệt là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa còn hạn chế, nên thực tế hoạt động này vẫn còn diễn biến phức tạp, tình trạng xe chở quá tải, lái xe sử dụng các chất gây nghiện vẫn còn diễn ra nên đòi hỏi việc triển khai thực hiện ở các cấp, các ngành cần mạnh mẽ và quyết liệt hơn.

Qua quá trình thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ-CP đã tồn tại tình trạng các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh các ngành nghề khác có vốn đầu tư nước ngoài lớn hơn 51%; các doanh nghiệp này đã đầu tư xe ô tô tải để vận chuyển hàng hóa của mình, theo quy định của Nghị định số 86/2014/NĐ-CP thì đây là đối tượng doanh nghiệp kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp và phải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải. Tuy nhiên, việc cấp phép cho các doanh nghiệp này nếu thực hiện sẽ vi phạm cam kết của Việt Nam trong Hiệp định gia nhập WTO của Việt Nam (theo đó doanh nghiệp vận tải không được phép vượt quá 51% vốn nước ngoài). Do vậy, hiện nay đối tượng này đang không được cấp giấy phép kinh doanh vận tải để đảm bảo thực hiện đúng nội dung mà Việt Nam đã cam kết khi gia nhập WTO. Ngoài ra, các điều kiện của đối tượng này đang được quy định giống như đối tượng thu tiền trực tiếp, vì vậy cần tháo gỡ khó khăn và nghiên cứu để có quy định cho phù hợp với tình hình thực tế.

3.2.6. Về quy định đối tượng kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp: để đảm bảo mục tiêu quản lý tốt công tác đảm bảo an toàn giao thông của đối tượng xe kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp nhưng phải đơn giản hóa thủ tục hành chính, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp phát triển, vì vậy cần tháo gỡ khó khăn và nghiên cứu để có quy định cho phù hợp với tình hình thực tế.

3.3. Kết quả thực hiện luật Giao thông đường bộ 2008 về loại hình kinh doanh vận tải bằng ô tô ở Việt Nam.

Trong những năm qua, hoạt động vận tải đường bộ đã phát triển mạnh mẽ, các phương tiện kinh doanh vận tải gia tăng nhanh chóng cả về số lượng và chất lượng, đáp ứng ngày càng tốt nhu cầu đi lại của người dân. Hiện nay, vận tải ô tô đảm nhiệm trên 90% tổng khối lượng vận chuyển hành khách và trên 70% tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa. Cùng với sự phát triển của lực lượng vận tải, công tác quản lý hoạt động vận tải đường bộ cũng đã có những chuyển biến tích cực và ngày càng được hoàn thiện.

3.3.1. Về công tác xây dựng và ban hành văn bản hướng dẫn thực hiện

Luật giao thông đường bộ ngày 13/11/2008 đã có Chương VI gồm 20 Điều quy định chung về hoạt động vận tải đường bộ và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, trong đó tại khoản 4 Điều 67 đã giao Chính phủ quy định cụ thể điều kiện và việc cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

Sau khi Luật giao thông đường bộ năm 2008 có hiệu lực, trên cơ sở các quy định về quản lý hoạt động vận tải đường bộ của Luật, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009 về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và Nghị định số 93/2012/NĐ-CP ngày 08/11/2012 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009. Tiếp theo ngày 10/9/2014, Chính phủ ban hành Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 thay thế Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009 và Nghị định số 93/2012/NĐ-CP ngày 08/11/2012 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009 và đến nay là Nghị định số 10/2020/NĐ-CP.

- Ngay sau khi Chính phủ ban hành Nghị định, Bộ GTVT đã nghiên cứu và ban hành ngay các Thông tư để hướng dẫn thực hiện các nội dung quản lý về hoạt động vận tải đường bộ, các quy chuẩn, tiêu chuẩn như bến xe khách, bến xe hàng, trạm dừng nghỉ, quy chuẩn thiết bị giám sát hành trình gồm:

+ Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/11/2014 quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

+ Thông tư số 10/2015/TT-BGTVT ngày 15/4/2015 quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong tổ chức, quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

+ Thông tư số 60/2015/TT-BGTVT ngày 30/10/2015 sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/11/2014 của Bộ trưởng Bộ

GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

+ Thông tư số 49/2012/TT-BGTVT ngày 12/12/2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Bến xe khách;

+ Thông tư số 73/2015/TT-BGTVT ngày 11/11/2015 bổ sung, sửa đổi Thông tư số 49/2012/TT- BGTVT về quy chuẩn bến xe ô tô khách;

+ Thông tư số 92/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 quy định về quy trình lựa chọn đơn vị khai thác tuyến vận tải hành khách cố định.

- Để tăng cường quản lý giá cước vận tải bằng xe ô tô, thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ-CP, Bộ GTVT đã phối hợp với Bộ Tài chính xây dựng và ban hành Thông tư liên tịch số 152/2014/TTLT-BTC-BGTVT ngày 05/10/2014 hướng dẫn thực hiện giá cước vận tải bằng xe ô tô và giá dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

- Để quy định về sức khỏe cho người lái xe, Bộ GTVT đã phối hợp với Bộ Y tế ban hành Thông tư Liên tịch số 24/2015/TTLT-BYT-BGTVT ngày 21/8/2015 Quy định về tiêu chuẩn sức khỏe cho người lái xe, việc khám sức khỏe định kỳ đối với người lái xe ô tô và quy định về cơ sở y tế khám sức khỏe cho người lái xe.

- Đối với công tác quản lý hoạt động vận chuyển khách du lịch, Bộ GTVT đã phối hợp với Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch ban hành Thông tư liên tịch số 19/2015/TTLT-BGTVT-BVHTTDL ngày 25/5/2015 hướng dẫn vận tải khách du lịch bằng xe ô tô và cấp biển hiệu cho xe ô tô vận tải khách du lịch.

- Thông tư số 42/2017/TT-BGTVT ngày 15/11/2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về người điều khiển phương tiện, nhân viên phục vụ, trang thiết bị, chất lượng dịch vụ trên phương tiện vận tải khách du lịch.

b) Về công tác tập huấn, tuyên truyền, hướng dẫn thực hiện, xây dựng các đề án, dự án.

- Ngày 16/9/2014, Bộ GTVT đã tổ chức buổi họp báo thông tin về các nội dung mới của Nghị định số 86/2014/NĐ-CP của Chính phủ.

- Trong tháng 12 năm 2014, Bộ GTVT đã tổ chức 03 đợt tập huấn triển khai các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến hoạt động vận tải tại 3 khu vực miền Bắc, miền Trung và miền Nam để hướng dẫn công chức, viên chức làm việc tại các Sở GTVT tiếp tục triển khai hướng dẫn đến các đơn vị vận tải và bến xe trong cả nước đảm bảo Nghị định được triển khai thực hiện đồng bộ.

- Bộ GTVT đã có các văn bản chỉ đạo, đôn đốc thực hiện các quy định như triển khai lắp đặt thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô kinh doanh vận tải, cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng ô tô, phù hiệu, biển hiệu cho các loại hình vận tải hành khách như: vận tải hành khách theo tuyến cố định, vận tải hành khách bằng xe taxi, vận tải hành khách bằng xe du lịch, vận tải hành khách bằng xe hợp đồng và kinh doanh vận tải hàng hóa bằng công ten nơ. Bên cạnh đó, Bộ GTVT đã tổ chức hậu kiểm sau khi cấp Giấy phép, thành lập các đoàn thanh tra, kiểm tra

về thực hiện điều kiện kinh doanh đối với toàn bộ 63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; kiểm tra hướng dẫn các Sở GTVT trong toàn quốc về công bố hệ thống bến xe đưa vào khai thác theo quy định; quy hoạch và xây dựng hệ thống trạm dừng nghỉ, điểm đón, trả khách trên các tuyến quốc lộ để phục vụ vận tải hành khách và hàng hóa.

- Bộ GTVT đã phê duyệt và triển khai thực hiện các Đề án liên quan đến hoạt động vận tải như: Đề án Đổi mới quản lý vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và giảm thiểu tai nạn giao thông, Đề án tái cơ cấu hoạt động vận tải đường bộ, Đề án sàn giao dịch vận tải hàng hóa,... nhằm tăng cường quản lý hoạt động vận tải, thực hiện hiệu quả Nghị định số 86/2014/NĐ-CP của Chính phủ với mục tiêu hướng tới sự hài lòng hơn của người dân và doanh nghiệp. Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 2288/QĐ-BGTVT ngày 26/6/2015 về phê duyệt Quy hoạch chi tiết tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ toàn quốc đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 để triển khai quản lý tốt hoạt động vận tải hành khách theo tuyến cố định.

- Tổng cục ĐBVN đã xây dựng và đưa vào sử dụng hệ thống xử lý dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô. Đã thực hiện cung cấp 130 tài khoản cho các Sở GTVT và Thanh tra giao thông 63 tỉnh, thành phố để cập nhật, khai thác dữ liệu từ hệ thống phục vụ công tác quản lý hoạt động vận tải tại địa phương và tra cứu các phương tiện trong toàn quốc đang hoạt động trên địa bàn địa phương; cung cấp 541 tài khoản cho 541 bến xe khách trong toàn quốc để thực hiện việc kiểm tra, giám sát đối với các phương tiện vận tải khách theo tuyến cố định; 10 tài khoản cấp cho các phòng, vụ chức năng của Tổng cục, của Bộ GTVT và Ủy ban ATGT Quốc gia.

3.3.2. Về thực hiện các loại hình kinh doanh.

Qua 11 năm thực hiện, Luật Giao thông đường bộ (2008) đã đạt được những kết quả nhất định. Căn cứ theo quy định tại Điều 66 Luật giao thông đường bộ năm 2008, kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được quy định như sau:

“1. Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô bao gồm:

a) Kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định có xác định bến đi, bến đến với lịch trình, hành trình nhất định;

b) Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt theo tuyến cố định có các điểm dừng đón, trả khách và xe chạy theo biểu đồ vận hành với cự ly, phạm vi hoạt động nhất định;

c) Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi có lịch trình và hành trình theo yêu cầu của hành khách; cước tính theo đồng hồ tính tiền;

d) Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng không theo tuyến cố định được thực hiện theo hợp đồng vận tải;

đ) Kinh doanh vận tải khách du lịch theo tuyến, chương trình và địa điểm du lịch.

2. Kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô bao gồm:

- a) Kinh doanh vận tải hàng hóa thông thường;
- b) Kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe taxi tải;
- c) Kinh doanh vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng;
- d) Kinh doanh vận tải hàng nguy hiểm.”

Tuy nhiên, đến thời điểm hiện nay, Luật GTĐB năm 2008 và Nghị định 86/2014/NĐ-CP cho thấy:

- Quy định về kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, vận tải khách du lịch, vận tải tuyến cố định còn có sự giao thoa, chưa rõ ràng về điều kiện dẫn đến nhiều đơn vị vận tải chỉ hợp thức hóa các điều kiện để được cấp giấy phép kinh doanh vận tải, lợi dụng vận tải hành khách theo hợp đồng để đặt chỗ cho hành khách rồi đón trả khách tại các điểm như: bệnh viện, trường học... và dọc các tuyến quốc lộ gây ra tình trạng tranh giành khách làm mất trật tự vận tải; gây khó khăn cho công tác kiểm tra, kiểm soát trong công tác quản lý nhà nước. Vì vậy, đã xảy ra tình trạng xe vận chuyển hợp đồng cạnh tranh không lành mạnh với các phương tiện hoạt động tuyến vận tải hành khách cố định; hiện tượng “xe dừ, bến cóc” do xe vận chuyển hợp đồng gây nên đang ngày càng diễn biến phức tạp, đặc biệt tại các thành phố lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh.

- Về ứng dụng công nghệ thông tin và các quy định tại Luật giao dịch điện tử, Chính phủ, đang cho phép triển khai thực hiện thí điểm ở một số địa phương việc ứng dụng hợp đồng điện tử cho vận tải khách theo hợp đồng. Sau hơn hai năm thí điểm, bước đầu đã đạt được kết quả tốt, được nhiều người dân hưởng ứng và sử dụng do sự tiện lợi của dịch vụ mang lại và với chi phí đi lại hợp lý.

- Cùng với sự phát triển của công nghệ thông tin ngày càng mạnh mẽ, trong thời gian gần đây, nhiều doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe taxi đã ứng dụng phần mềm điều hành thay thế cho phương pháp điều hành truyền thống (sử dụng bộ đàm). Bên cạnh đó, trên thế giới cũng như ở Việt Nam đã xuất hiện nhiều phương thức trợ giúp người dùng đặt (gọi) taxi một cách nhanh chóng và thuận tiện thông qua các thiết bị thông minh (smartphone). Nổi bật là các ứng dụng Grab Taxi, Easy Taxi, Live Taxi... đã và đang có chiều hướng ngày một phát triển mạnh. Vì vậy, Luật GTĐB 2008 cần phải sửa đổi quy định về việc kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi phải thực hiện “cước tính theo đồng hồ tính tiền” cũng như phải có quy định để làm rõ trách nhiệm của các doanh nghiệp cung cấp, ứng dụng và sử dụng các nền tảng cung cấp dịch vụ vận nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng hiệu quả kinh doanh và tăng sức cạnh tranh của doanh nghiệp.

- Theo thống kê, tính đến hết tháng 3/2019 mặc dù đã có một số đơn vị kinh doanh vận tải thực hiện liên kết, các hộ kinh doanh gia nhập hợp tác xã hoặc liên kết để thành lập doanh nghiệp. Tuy nhiên, số lượng các đơn vị kinh doanh vận tải trên địa bàn cả nước có quy mô nhỏ vẫn chiếm tỷ trọng lớn. Tổng số đơn vị kinh doanh vận tải trên địa bàn cả nước số lượng đơn vị kinh doanh vận tải có quy mô nhỏ hơn 05 xe là 64.515/78.677 đơn vị, chiếm 82% tổng số đơn vị kinh doanh vận tải. Trong đó, số lượng đơn vị kinh doanh vận tải có quy mô nhỏ hơn 05 xe theo từng loại hình như sau: tuyến cố định chiếm 34,6%; xe buýt chiếm

10,0%; xe hợp đồng chiếm 86,6%; xe công ten nơ chiếm 53,2%; xe du lịch chiếm 76,9%; xe tải 78,4%. Như vậy, theo lộ trình quy định tại Nghị định 86/2014/NĐ-CP thì hầu hết các đơn vị này sẽ không thực hiện được quy định về quy mô theo quy định của Luật GTĐB 2008.

Những vấn đề bất cập từ hình thức kinh doanh và điều kiện kinh doanh nếu không được giải quyết sẽ xảy ra các hậu quả sau:

- Các quy định về quy mô doanh nghiệp sẽ tạo rào cản cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ phát triển, không phù hợp với Luật hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa, chưa phù hợp với nền kinh tế thị trường.

- Hoạt động vận tải đường bộ tiếp tục manh mún, không phát triển, không khuyến khích được việc ứng dụng công nghệ, khoa học trong quản lý, điều hành doanh nghiệp. Tạo rào cản trong việc tận dụng nguồn lực, trí tuệ, vốn của các doanh nghiệp đa quốc gia.

- Các loại hình vận tải, dịch vụ vận tải bị khống chế theo quy định của Luật, tạo rào cản trong việc áp dụng các phương thức, loại hình kinh doanh mới linh hoạt, hiệu quả. Gây ra các hệ quả xã hội như thất thu cho ngân sách nhà nước do không kiểm soát được việc thu thuế, thị trường vận tải hoạt động hỗn loạn, khó kiểm soát dẫn đến mất trật tự an toàn giao thông.

Những hạn chế trên xuất phát từ nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan, cụ thể:

Một là sự phát triển của kinh tế - xã hội đã có nhiều thay đổi lớn trong 10 năm, đặc biệt là sự phát triển rất mạnh mẽ của KHCN và thực tiễn đặt ra trong công tác quản lý giao thông đường bộ, các loại hình kinh doanh đã lỗi thời, nhưng chậm được sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với thực tiễn phát sinh

Hai là các Bộ luật, Luật liên quan khác (Bộ luật Dân sự, Luật Đầu tư 2014, Luật Xây dựng 2014, Luật Ngân sách nhà nước 2015, Luật quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017, Luật Quy hoạch 2017, Luật Đầu tư công 2019, ...) đã được ban hành với nhiều quy định tác động đến hệ thống pháp luật về giao thông đường bộ. Trong khi đó, Luật GTĐB 2008 chưa được sửa đổi, bổ sung kịp thời dẫn đến sự mâu thuẫn, chòng chẹo trong hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến việc thực thi các hoạt động đầu tư, xây dựng đường bộ.

Ba là đội ngũ cán bộ làm công tác quản lý vận tải tại các địa phương còn hạn chế cả về số lượng và nghiệp vụ.

Bốn là các chế tài cho việc xử lý các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ chưa đảm bảo tính răn đe; nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ của một số tổ chức, cá nhân còn hạn chế, ảnh hưởng đến hiệu quả thi hành luật.

3.2.3. Về một số nội dung khác.

- Về trách nhiệm của lái xe: hiện Luật GTĐB năm 2008 mới chỉ quy định trách nhiệm đối với lái xe ô tô vận tải hành khách (Điều 70), chưa có quy định trách nhiệm cụ thể đối với lái xe ô tô vận tải hàng hóa.

- Về trách nhiệm của chủ phương tiện: hiện nay chưa có quy định cụ thể về chủ phương tiện cũng như trách nhiệm của chủ phương tiện ngoài việc quy định

trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hóa đối với hậu quả mà người làm công, người đại diện gây ra do thực hiện yêu cầu của người kinh doanh vận tải hàng hóa trái quy định của Luật GTĐB.

Các quy định hiện hành chưa có quy định cụ thể các trách nhiệm khác của đơn vị kinh doanh vận tải khi thực hiện không đúng các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh dẫn đến tai nạn giao thông như: giao phương tiện cho người chưa được khám sức khỏe, ép thời gian giao hàng hoặc tăng chuyến dẫn đến người lái xe phải lái xe quá giờ, làm việc quá thời gian trong ngày theo quy định hoặc lái xe phải chạy quá tốc độ, ép lái xe phải chở hàng quá tải, hàng cấm,...

Mặc dù công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đã cơ bản được kiểm soát nhưng một số địa phương vẫn còn hiện tượng xe chở hàng hóa quá tải trọng quy định; xe chở quá số lượng hành khách, hiện tượng giành khách, chạy ẩu, thu giá cước cao trong dịp lễ tết vẫn còn tồn tại. Công tác an toàn giao thông và kiểm soát tai nạn giao thông mặc dù đạt kết quả đáng khích lệ nhưng chưa bền vững, còn xảy ra nhiều vụ tai nạn gây thương vong lớn.

Việc bảo dưỡng, sửa chữa của chủ xe và của lái xe theo quy định của Thông tư 53/2014/TT - BGTVT ngày 20/10/2014 chưa thực hiện tốt, còn tình trạng xe kém chất lượng không đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường vẫn tham gia giao thông; công tác quản lý xe máy điện, xe đạp điện chưa chặt chẽ.

- Đối với việc áp dụng, phát triển công nghệ phần mềm trong dịch vụ hỗ trợ vận tải (Be, grab taxi), hiện nay vẫn chưa có hành lang pháp lý rõ ràng để điều tiết các vấn đề có liên quan, trong đó phân định rõ trách nhiệm của các đơn vị tham gia vào các công đoạn của hoạt động vận tải gồm: đơn vị cung cấp phần mềm, đơn vị kinh doanh vận tải, đồng thời chưa phân định rõ trách nhiệm của các chủ thể trong việc chịu trách nhiệm, đảm bảo quyền lợi đối với hành khách và đảm bảo quyền lợi của người lái xe, giải quyết khiếu nại, thực hiện chương trình khuyến mãi, hợp đồng với lái xe,.... Do đó cần phải cần rà soát để bổ sung thêm các nội dung này để đảm bảo điều chỉnh kịp thời các yêu cầu của thực tiễn phát sinh.

- Về vận tải nội bộ: nghiên cứu bổ sung quy định đối với hoạt động vận tải nội bộ. Trong đó nghiên cứu để quy định các điều kiện đảm bảo an toàn giao thông, lắp thiết bị giám sát hành trình để quản lý hoạt động của phương tiện.

Trong qua trình thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ - CP, các Sở GTVT đã bước đầu cấp giấy phép kinh doanh cho phương tiện kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp, theo đó các xe đều phải lắp thiết bị giám sát hành trình, có bộ phận theo dõi an toàn giao thông nên hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa đã đi vào nề nếp. Tính đến nay, theo thống kê chưa đầy đủ, tổng số phương tiện vận tải nội bộ là khá lớn vào khoảng gần 400.000 phương tiện. Tuy nhiên, do thị trường kinh doanh vận tải hàng hóa vẫn còn nhỏ lẻ, ý thức chấp hành các quy định của chủ phương tiện, đặc biệt là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa còn hạn chế, nên thực tế hoạt động này vẫn còn diễn biến phức tạp, tình trạng xe chở quá tải, lái xe

sử dụng các chất gây nghiện vẫn còn diễn ra nên đòi hỏi việc triển khai thực hiện ở các cấp, các ngành cần mạnh mẽ và quyết liệt hơn.

- Về quản lý lái xe kinh doanh vận tải: Hiện nay, theo quy định tại Thông tư 63/2015/TT - BGTVT đã có quy định đơn vị kinh doanh vận tải phải thực hiện quản lý lái xe, thực hiện cập nhật thông tin về lái xe vào Hồ sơ lý lịch lái xe và lưu tại đơn vị. Tuy nhiên, việc này được thực hiện thủ công, tại một số đơn vị vận tải còn thực hiện mang tính đối phó, dữ liệu cập nhật vào Hồ sơ lý lịch lái xe từ đơn vị kinh doanh vận tải cập nhật và lưu trữ, không có tính kết nối và chia sẻ dữ liệu để phục vụ công tác quản lý.

Để đẩy mạnh các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông, đồng thời quản lý chặt chẽ người lái xe kinh doanh vận tải cần thiết xây dựng cơ sở dữ liệu và hệ thống thông tin quản lý người lái xe kinh doanh vận tải. Cơ sở dữ liệu sẽ được sử dụng trong quá trình ghi nhận lịch sử hành nghề của lái xe từ khi bắt đầu lái xe kinh doanh vận tải đến khi kết thúc, cơ sở dữ liệu cũng là kênh thông tin quan trọng để doanh nghiệp vận tải tham khảo trong quá trình tuyển dụng, sử dụng lái xe. Ngoài ra, cơ sở dữ liệu cũng được sử dụng để phục vụ công tác cứu hộ, điều tra của các cơ quan thực thi pháp luật; phục vụ công tác đánh giá, ghi nhận, trao các giải thưởng cho những người lái xe an toàn và các doanh nghiệp vận tải để biểu dương, phát triển phong trào thi đua lái xe an toàn. Đây cũng là một trong những giải pháp để đảm bảo an toàn giao thông hiệu quả cần được quy định cụ thể tại Luật để tăng hiệu lực thi hành.

Từ những phân tích nêu trên, cần có nghiên cứu các giải pháp quản lý khoa học, toàn diện để sửa đổi các loại hình kinh doanh vận tải tại Luật GTĐB năm 2008 cho phù hợp với thực tế nhằm mục tiêu đảm bảo trật tự an toàn giao thông, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, minh bạch, bình đẳng giữa các đơn vị kinh doanh vận tải và giữa các loại hình vận tải, hạn chế tình trạng “xe dù, bến cóc”, xe hợp đồng trá hình tuyến cố định,...

CHƯƠNG 4:

ĐỀ XUẤT CÁC PHƯƠNG ÁN ĐIỀU CHỈNH LOẠI HÌNH KINH DOANH VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ PHỤC VỤ CÔNG CÁC SỬA ĐỔI, BỔ SUNG LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ NĂM 2008

4.1. Đề xuất phân loại loại hình kinh doanh vận tải bằng ô tô

4.1.1. Về mục tiêu của việc phân loại

Đảm bảo việc phân định rõ các loại hình kinh doanh vận tải để quản lý chặt chẽ nhằm đảm bảo trật tự an toàn giao thông và nâng cao chất lượng dịch vụ, tạo môi trường kinh doanh lành mạnh, bình đẳng và minh bạch, phù hợp với thực tế hoạt động vận tải.

Việc thực hiện theo lộ trình cụ thể, không làm ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, có tăng thêm chi phí đối với cơ quan quản

lý nhà nước trong việc in lại phù hiệu đối với một số loại hình bị điều chỉnh. Tuy nhiên, việc chi phí này không đáng kể so với việc tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp gia nhập thị trường và hoạt động vận tải lành mạnh.

4.1.2. Đề xuất các phương án phân loại

a) Phương án 1:

Phân loại các hình thức kinh doanh vận tải hành khách có đặc điểm hoạt động tương đối giống nhau thành một hình thức kinh doanh. Cụ thể:

- *Đối với kinh doanh vận tải hành khách:*

+ Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt (bao gồm kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định và xe buýt).

Loại hình xe buýt bao gồm 02 loại hình vận tải có cùng tính chất (tuyến và lộ trình ổn định) được quy định trong Luật GTĐB năm 2008 là vận tải hành khách theo tuyến cố định và xe buýt. Trong đó, vận tải xe buýt nội tỉnh là khái niệm xe buýt hiện quy định trong Luật GTĐB 2008; khái niệm vận tải xe buýt liên tỉnh thay thế quy định vận tải hành khách theo tuyến cố định hiện nay.

+ Kinh doanh vận tải khách bằng xe hợp đồng (bao gồm kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và du lịch).

Loại hình vận tải hành khách theo hợp đồng này được ghép từ 02 loại hình vận tải hành khách theo hợp đồng và vận tải hành khách du lịch quy định trong Luật GTĐB năm 2008, đồng thời quy định sức chứa ô tô từ 9 chỗ trở lên giúp tránh tình trạng có 2 quy định riêng đối với 2 loại hình dịch vụ có cùng bản chất (xe taxi và xe ô tô dưới 9 chỗ kinh doanh theo hợp đồng).

+ Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi.

Loại hình Taxi trong Dự thảo lần này bao gồm vận tải bằng xe taxi và vận tải theo hợp đồng bằng xe ô tô dưới 9 chỗ được quy định trong Luật GTĐB 2008 vì có cùng bản chất dịch vụ.

- *Đối với kinh doanh vận tải hàng hóa:*

+ Kinh doanh vận tải hàng hóa (ghép kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe taxi và kinh doanh vận tải hàng hóa thông thường).

Bỏ hình thức kinh doanh vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng và kinh doanh vận tải hàng nguy hiểm do 2 hình thức này mang tính đặc thù của hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa. Khi phương tiện vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm sẽ thực hiện cấp giấy phép riêng để vận chuyển và đã có quy định cụ thể.

Theo phương án này, hoạt động kinh doanh vận tải hành khách được phân định thành 3 loại hình với những đặc điểm khác biệt rõ ràng về tính chất dịch vụ và cách thức tổ chức, điều hành vận tải, tránh sự chồng chéo, trùng lặp (VD: xe taxi với xe dưới 9 chỗ kinh doanh theo hợp đồng; vận tải hành khách theo hợp đồng và vận tải hành khách du lịch) như quy định hiện hành trong Luật GTĐB năm 2008. Đồng thời, việc thống nhất khái niệm *vận tải hành khách bằng xe buýt*

và vận tải hành khách theo tuyến cố định đảm bảo đúng tính chất dịch vụ và cách thức tổ chức vận tải, phù hợp với thực tiễn hoạt động vận tải hiện nay và thông lệ quốc tế. Bên cạnh đó, phương án này còn cắt giảm được nhiều điều kiện kinh doanh khi giảm từ 5 loại hình xuống còn 3 loại hình kinh doanh.

b) Phương án 2:

Phân loại các hình thức kinh doanh vận tải hành khách có phạm vi hoạt động tương đối giống nhau thành một hình thức kinh doanh. Cụ thể:

- *Đối với kinh doanh vận tải hành khách:*

+ Kinh doanh vận tải hành khách nội thị (bao gồm kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt, xe taxi, xe hợp đồng điện tử).

+ Kinh doanh vận tải khách ngoài đô thị (xe khách tuyến cố định, xe hợp đồng đường dài, xe buýt lân cận).

- *Đối với kinh doanh vận tải hàng hóa:*

+ Kinh doanh vận tải hàng hóa (ghép kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe taxi và kinh doanh vận tải hàng hóa thông thường).

Bỏ hình thức kinh doanh vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng và kinh doanh vận tải hàng nguy hiểm do 2 hình thức này mang tính đặc thù của hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa. Khi phương tiện vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm sẽ thực hiện cấp giấy phép riêng để vận chuyển và đã có quy định cụ thể.

Theo phương án này, hoạt động kinh doanh vận tải hành khách được phân định thành 2 loại hình với những đặc điểm khác biệt rõ ràng về tính chất dịch vụ và phạm vi hoạt động. Tuy nhiên, việc phân định này sẽ gặp nhiều khó khăn do phương tiện trong và ngoài đô thị sẽ hoạt động đan xen để kết nối các chuyến đi. Đây cũng là phương án gây xáo trộn nhiều nhất.

c) Phương án 3:

Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô bao gồm kinh doanh vận tải hành khách và kinh doanh vận tải hàng hoá. Trong đó, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô bao gồm 04 loại hình như sau:

1. Kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định là hoạt động vận tải hành khách công cộng bao gồm: tuyến cố định nội tỉnh và tuyến cố định liên tỉnh.

2. Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt là hoạt động vận tải hành khách công cộng bao gồm: tuyến xe buýt nội tỉnh và tuyến xe buýt liên tỉnh. Đồng thời, quy định các xe buýt hoạt động trên các tuyến có cự ly lớn hơn 90km phải có số lượng chỗ ngồi nhiều hơn số lượng chỗ đứng trong tổng sức chứa cho phép của xe.

3. Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi là hoạt động vận tải sử dụng xe ô tô có sức chứa dưới 9 (bao gồm cả người lái xe) chỗ phục vụ với tuyến đường và thời gian theo yêu cầu của hành khách.

Loại hình Taxi trong Dự thảo lần này bao gồm vận tải bằng xe taxi và vận tải theo hợp đồng bằng xe ô tô dưới 9 chỗ được quy định trong Luật GTĐB 2008 vì có cùng bản chất dịch vụ.

4. Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng là loại hình vận tải sử dụng xe ô tô có sức chứa từ 9 chỗ (bao gồm cả người lái xe) với tuyến đường và thời gian theo hợp đồng giữa đơn vị kinh doanh vận tải với hành khách hoặc đại diện pháp luật của hành khách.

- Đối với kinh doanh vận tải hàng hóa:

+ Kinh doanh vận tải hàng hóa (ghép kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe taxi và kinh doanh vận tải hàng hóa thông thường).

Bỏ hình thức kinh doanh vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng và kinh doanh vận tải hàng nguy hiểm do 2 hình thức này mang tính đặc thù của hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa. Khi phương tiện vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm sẽ thực hiện cấp giấy phép riêng để vận chuyển và đã có quy định cụ thể.

Theo phương án này, hoạt động kinh doanh vận tải hành khách được phân định thành 4 loại hình với những đặc điểm khác biệt về tính chất dịch vụ và cách thức tổ chức, điều hành vận tải, tránh sự chồng chéo, trùng lặp (VD: xe taxi với xe dưới 9 chỗ kinh doanh theo hợp đồng; vận tải hành khách theo hợp đồng và vận tải hành khách du lịch) như quy định hiện hành trong Luật GTĐB năm 2008 Tuy nhiên, việc phân loại vẫn chưa mang tính triệt để như phương án 1, cụ thể: theo Luật GTĐB 2008 thì loại hình kinh doanh vận tải tuyến cố định và xe buýt đều được khái niệm là tuyến cố định; vẫn còn yếu tố trùng lặp, chồng chéo giữa 2 loại hình khi cả tuyến cố định và xe buýt đều có tuyến nội tỉnh và liên tỉnh.

4.1.3. Đánh giá tác động các phương án

Các phương án đưa ra đều có sự thay đổi nhất định đối với các loại hình kinh doanh vận tải. Vì vậy, việc đánh giá tác động được thực hiện chung cho các phương án đề xuất nêu trên về các mặt như sau:

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí: có tăng thêm chi phí đối với cơ quan quản lý nhà nước trong việc in lại phù hiệu đối với một số loại hình bị điều chỉnh. Tuy nhiên, việc tăng này không đáng kể (theo đơn giá hiện hành, giá in phù hiệu dưới 1.000 đ/phù hiệu). Trường hợp bỏ phù hiệu thì không làm phát sinh chi phí.

Tính đến hết tháng 31/12/2019 cả nước hiện có 802.370 ô tô kinh doanh vận tải xe ô tô các loại (chủ yếu là phương tiện vận tải hàng hóa mới được cấp phù hiệu theo lộ trình của Nghị định 86/2014/NĐ-CP và xe hợp đồng tham gia vào Uber và Grab). Trong đó, có 363.927 xe khách (trong đó: xe tuyến cố định là 20.945 xe, xe hợp đồng là 156.375 xe, xe du lịch là 2.318 xe, xe taxi là 174.267 xe và xe buýt là 10.022 xe) và 438.443 xe tải các loại (trong đó: xe công ten nô là 53.636 xe, xe đầu kéo là 10.940 xe, xe tải 373.867 xe).

- Lợi ích: quản lý của cơ quan nhà nước được dễ dàng hơn từ đó tiết kiệm được chi phí quản lý; doanh nghiệp vận tải có được môi trường kinh doanh thông thoáng, linh hoạt hơn, phù hợp với cơ chế thị trường có định hướng của nhà nước.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực: tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, công bằng và bình đẳng giữa các loại hình vận tải, khi đó các đơn vị kinh doanh vận tải sẽ tập trung hơn vào công tác quản lý an toàn giao thông và chất lượng dịch vụ, hạn chế được các vụ tai nạn giao thông, giảm được số người chết và bị thương, giảm chi phí xã hội.

- Tiêu cực: không.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: tạo sự phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; phù hợp với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

4.1.4. Lựa chọn phương án

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 1 – điều chỉnh các hình thức kinh doanh vận tải để đảm bảo phân định rõ ràng giữa các loại hình kinh doanh vận tải khách và hàng hóa.

- Ưu điểm của phương án này là điều kiện đối với từng loại hình vận tải được phân định tương đối rõ ràng. Đồng thời, công tác quản lý cũng dễ dàng hơn, việc các loại hình hoạt động chông lấn được hạn chế. Tuy nhiên, trong thực tế sẽ chỉ còn chông lấn giữa xe taxi và xe hợp đồng điện tử dưới 9 chỗ.

4.2. Đề xuất nội dung quy định loại hình kinh doanh vận tải bằng ô tô tại Luật Giao thông đường bộ.

4.2.1. Nội dung quy định về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô bao gồm:

1. Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là việc 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.

2. Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là ngành nghề kinh doanh có điều kiện bao gồm kinh doanh vận tải hành khách và kinh doanh vận tải hàng hoá bằng xe ô tô trong nước, quốc tế.

3. Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô bao gồm kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi và kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng.

4. Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt là loại hình kinh doanh vận tải công cộng sử dụng xe ô tô có sức chứa từ 9 chỗ (bao gồm cả người lái xe) trở lên hoạt động theo tuyến, lịch trình và các điểm dừng đón, trả khách được xác định trước gồm:

a) Tuyến xe buýt nội tỉnh là tuyến xe buýt có điểm xuất phát và điểm kết thúc của tuyến tại vị trí nằm trên địa bàn của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;

b) Tuyến xe buýt liên tỉnh là tuyến xe buýt có điểm xuất phát và điểm kết thúc của tuyến tại bến xe nằm trên địa bàn từ hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trở lên.

5. Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi là loại hình kinh doanh vận tải sử dụng xe ô tô có sức chứa dưới 9 chỗ (bao gồm cả người lái xe) để thực hiện vận chuyển theo yêu cầu của hành khách, phương thức tính tiền cước chuyến đi do hành khách lựa chọn theo một trong các phương thức sau đây:

a) Tiền cước được tính thông qua đồng hồ tính tiền;

b) Tiền cước được tính qua phần mềm tính tiền có kết nối trực tiếp với hành khách thông qua phương tiện điện tử;

c) Tiền cước được tính trọn gói trên cơ sở cự ly chuyến đi và thời gian vận chuyển.

6. Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng là loại hình kinh doanh vận tải sử dụng xe ô tô có sức chứa từ 9 chỗ (bao gồm cả người lái xe) trở lên để thực hiện theo hợp đồng vận chuyển hành khách bằng văn bản giấy hoặc điện tử giữa đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng với người thuê vận tải có nhu cầu thuê cả chuyến xe (bao gồm cả thuê người lái xe).

7. Kinh doanh vận tải hàng hoá bằng xe ô tô là loại hình kinh doanh vận tải sử dụng xe ô tô tải để vận chuyển hàng hoá trên đường bộ.

8. Các tổ chức, cá nhân trước khi tham gia kinh doanh vận tải đường bộ quốc tế phải có giấy phép kinh doanh vận tải đường bộ trong nước phù hợp với loại hình kinh doanh vận tải tương ứng và đáp ứng đầy đủ các quy định của Điều ước quốc tế liên quan.

9. Chính phủ quy định cụ thể về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Chính phủ được quy định bổ sung thêm loại hình kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, loại hình

kinh doanh vận tải mang tính chất đặc thù ngoài các loại hình kinh doanh theo quy định tại khoản 2, khoản 3 và khoản 7 Điều này đảm bảo phù hợp với thực tế.

4.2.2. Nội dung quy định về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô bao gồm:

Doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh vận tải bằng xe ô tô phải có đủ các điều kiện sau đây:

- a) Đăng ký kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo quy định của pháp luật;
- b) Bảo đảm số lượng, chất lượng và niên hạn sử dụng của phương tiện phù hợp với phương án, loại hình kinh doanh; phương tiện kinh doanh vận tải phải gắn thiết bị giám sát hành trình, camera theo quy định;
- c) Bảo đảm số lượng lái xe, nhân viên phục vụ trên xe phù hợp với phương án kinh doanh và phải có hợp đồng lao động bằng văn bản; không được sử dụng người lái xe có số lần gây tai nạn nghiêm trọng vượt quá quy định hoặc đang trong thời kỳ bị cấm hành nghề theo quy định của pháp luật;
- d) Người điều hành hoạt động vận tải ô tô phải có chứng chỉ hành nghề điều hành vận tải;
- đ) Doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải phải có Bộ phận quản lý an toàn giao thông; hộ kinh doanh vận tải phải có người (chủ hộ tự đảm nhiệm hoặc thuê người khác) quản lý về an toàn giao thông, đảm bảo năng lực xây dựng và thực hiện được đầy đủ quy trình đảm bảo an toàn giao thông theo quy định. Người phụ trách bộ phận quản lý ATGT (hoặc người quản lý ATGT của hộ KDVT) phải có chứng chỉ hành nghề;
- e) Chính phủ quy định cụ thể về kinh doanh, điều kiện kinh doanh và việc cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

4.2.3. Đề xuất bổ sung các quy định mới sửa đổi Luật Giao thông đường bộ

a) Bổ sung quy định đối với lái xe kinh doanh vận tải phải được tập huấn và sát hạch lại tay lái theo định kỳ. Đối với người lái xe vận chuyển hàng nguy hiểm phải được tập huấn và cấp Giấy chứng nhận.

- Đánh giá tác động: Lái xe kinh doanh vận tải là một nghề đặc biệt, ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn tính mạng và tài sản của con người, vì vậy cần phải được quản lý và giám sát đặc biệt. Hiện nay, lái xe kinh doanh vận tải chỉ thực hiện đổi Giấy phép lái xe theo định kỳ là chưa phù hợp với thông lệ quốc tế.

b) Bỏ quy định đối với nhân viên phục vụ trên xe, trao quyền cho doanh nghiệp quyết định có bố trí nhân viên phục vụ trên xe hay không tùy theo phương án kinh doanh của đơn vị.

- Đánh giá tác động: Điều này nhằm tạo điều kiện cho doanh nghiệp tiết kiệm chi phí, đồng thời tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin (như thiết bị bán vé tự động) thay thế nhân viên phục vụ trên xe, phù hợp với xu thế phát triển của thế giới.

c) Đối với người điều hành vận tải: bổ sung thêm những người có tốt nghiệp từ cao đẳng trở lên đối với chuyên môn thuộc các ngành kinh tế, kỹ thuật và Luật.

- Đánh giá tác động: quy định này đảm bảo phù hợp với thực tế triển khai trong thời gian qua nhằm mục tiêu tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp, hạn chế được tính hình thức. Thực tế các ngành kinh tế, kỹ thuật và Luật có mối tương đồng nhất định đối với công tác quản lý điều hành hoạt động vận tải.

d) Về nơi đỗ xe: Sửa đổi quy định này theo hướng đơn vị kinh doanh vận tải phải có nơi đỗ xe phù hợp với phương án kinh doanh của đơn vị.

- Đánh giá tác động: Quy định này đảm bảo phù hợp với thực tế triển khai trong thời gian qua nhằm mục tiêu tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp. Trong thực tế, phương tiện kinh doanh vận tải hoạt động chủ yếu ở trên đường, trong khi đó lại yêu cầu phải có nơi đỗ xe phù hợp với quy mô đã gây ra sự lãng phí diện tích đỗ xe không cần thiết, trong thực tế không sử dụng hết.

đ) Bổ sung quy định phân hạng doanh nghiệp để phù hợp quy mô, phạm vi hoạt động; nghiên cứu điều kiện đảm bảo tài sản, điều kiện vật chất của doanh nghiệp khi tham gia hoạt động vận tải.

- Đánh giá tác động: Quy định này đảm bảo doanh nghiệp vận tải phải có tiềm lực kinh tế nhất định để tổ chức bộ máy quản lý, đặc biệt là bộ máy quản lý an toàn giao thông; đồng thời, khuyến khích các doanh nghiệp liên danh, liên kết để tạo ra các doanh nghiệp có quy mô lớn, xây dựng được thương hiệu, đổi mới công tác quản lý điều hành, tăng sức cạnh tranh trong bối cảnh nước ta đang hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng.

Quy định này sẽ tác động đến hầu hết các doanh nghiệp kinh doanh vận tải. Tính đến hết tháng 31/12/2019 đã có trên 83.450 đơn vị kinh doanh vận tải đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (chủ yếu là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa mới được cấp Giấy phép kinh doanh theo lộ trình của Nghị định 86/2014/NĐ-CP). Kết quả thống kê cho thấy, tỷ lệ các đơn vị có quy mô vừa và nhỏ (số lượng phương tiện của mỗi đơn vị dưới 5 xe) chiếm khoảng 82%.

e) Bổ sung quy định về hoạt động vận tải nội bộ:

- Nội dung đề xuất: Nghiên cứu bổ sung các quy định về quản lý và đảm bảo an toàn giao thông; lắp thiết bị giám sát hành trình.

- Đánh giá tác động: Theo thống kê, hiện nay có khoảng 15- 20%/tổng số phương tiện vận tải hàng hóa (khoảng 150.000 – 200.000 phương tiện) thuộc các doanh nghiệp, nhà máy, các đơn vị thi công công trình đang sử dụng một số lượng lớn phương tiện vận tải để vận chuyển hàng hóa, nguyên vật liệu, vật liệu xây dựng phục vụ các công trình do đơn vị mình sản xuất thi công nhưng chưa có quy định và chưa được quản lý chặt chẽ về công tác đảm bảo an toàn giao thông.

g) Bổ sung quy định về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe bốn bánh chạy điện.

- Nội dung đề xuất: Nghiên cứu bổ sung các quy định về quản lý và đảm bảo an toàn giao thông; điều kiện người điều khiển phương tiện và phạm vi hoạt động của loại hình này.

- Đánh giá tác động: Theo thống kê, hiện nay có 18 địa phương trên cả nước có tổ chức hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe bốn bánh chạy điện với tổng số 50 doanh nghiệp và một số hộ kinh doanh, với số lượng trên 2.278 xe đang hoạt động khai thác phục vụ khá tốt nhu cầu đi lại của khách du lịch trong phạm vi hạn chế, cơ bản đảm bảo tuyệt đối an toàn, tạo sự văn minh, thuận tiện trong công tác phục vụ du lịch, đồng thời thân thiện môi trường, ít gây ô nhiễm môi trường, tốc độ di chuyển của phương tiện thấp nên đảm bảo an toàn khi lưu thông, chưa xảy ra vụ tai nạn nào liên quan đến loại xe này gây thương tích cho người và phương tiện khác khi lưu thông.

Chất lượng phương tiện khá tốt, các xe bốn bánh chạy bằng năng lượng điện có xuất xứ từ các nước Nhật Bản, Mỹ sản xuất và xe được sản xuất, lắp ráp mới tại cơ sở trong nước.

h) Bổ sung quy định về giao thông thông minh.

- Nội dung đề xuất: Nghiên cứu bổ sung các quy định về hệ thống giao thông thông minh; quy định về đơn vị xây dựng và quản lý quản lý các dữ liệu về phương tiện, hạ tầng giao thông, người lái xe, cơ chế chia sẻ dữ liệu,... để phục vụ hệ thống giao thông thông minh.

- Đánh giá tác động: Hiện nay, nhiều nước trên thế giới đã và đang xây dựng hệ thống giao thông thông minh, tại Việt Nam hiện nay đã xây dựng xong hệ thống giám sát hành trình của xe ô tô, hệ thống quản lý Giấy phép lái xe, hệ thống đăng kiểm xe cơ giới, hệ thống camera giám sát xử lý vi phạm và một số hệ thống ITS trên các tuyến đường cao tốc; đang xây dựng hệ thống kiểm soát cân tự động trên các tuyến quốc lộ. Tuy nhiên, tính kết nối và chia sẻ dữ liệu của các hệ thống này hầu như chưa thực hiện, còn thiếu hệ thống biển báo hiệu đường bộ. Ngoài ra, tại một số đô thị cũng đang nghiên cứu và xây dựng hệ thống giao thông thông minh phục vụ cho hoạt động điều hành giao thông khu vực đô thị. Nguyên nhân, việc kết nối và chia sẻ dữ liệu giữa các hệ thống này cần một khoản kinh phí rất lớn.

Hệ thống giao thông thông minh sẽ tác động đến đến công tác tổ chức điều hành giao thông, giúp các cơ quan quản lý nhà nước quản lý, giám sát chặt chẽ mọi hoạt động của hệ thống giao thông vận tải, giảm bớt sức người tham gia điều hành trực tiếp, nâng cao được hiệu quả trong đáp ứng nhu cầu đi lại của hệ thống hạ tầng, giảm ùn tắc giao thông, tăng cường hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước; giúp người dân lựa chọn được các phương tiện đi lại một cách nhanh chóng, thuận tiện, nâng cao ý thức chấp hành pháp luật góp phần giảm tai nạn giao thông.

i) Bổ sung quy định về chính sách phát triển vận tải bền vững:

- Nội dung đề xuất: Nghiên cứu bổ sung các quy định về việc sử dụng nhiên liệu sạch, vận tải hàng hóa xanh đối với một số phương tiện kinh doanh vận tải, đặc biệt là xe buýt hoạt động tại các đô thị. Các ưu đãi về thuế, phí các loại; chính sách trợ giá cho xe buýt

- Đánh giá tác động: Hiện nay, ô nhiễm môi trường do các phương tiện giao thông gây ra đang là mối quan tâm đặc biệt của nhiều nước và tại Việt Nam, nhiều nước trên thế giới đã hoàn toàn sử dụng xe buýt chạy bằng nhiên liệu sạch.

Tại Việt Nam, có khoảng 9.000 xe buýt đang hoạt động tại các đô thị, các xe này chủ yếu sử dụng nhiên liệu diesel, mới chỉ có khoảng 60 xe buýt sử dụng nhiên liệu là khí CNG tại TP Hồ Chí Minh. Hoạt động vận tải hàng hóa xanh cũng đang được quan tâm và nghiên cứu.

k) Bổ sung quy định về chính sách phát triển dịch vụ hỗ trợ vận tải.

- Nội dung đề xuất: Nghiên cứu bổ sung các quy định về chính sách phát triển bến xe, trạm dừng nghỉ như: hỗ trợ lãi suất vốn vay đầu tư xây dựng, miễn tiền thuê đất, ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp,...

- Đánh giá tác động: tính đến tháng 06/2017 cả nước có 549 bến xe khách. Mạng lưới bến xe khách đã phủ khắp các trung tâm cấp tỉnh và rất nhiều trung tâm cấp huyện.

Hệ thống trạm dừng nghỉ đường bộ trên hệ thống quốc lộ đã được quy hoạch đến năm 2025 với tổng số 152 trạm dừng nghỉ; hệ thống trạm dừng nghỉ đang được đầu tư, xây dựng, nguồn vốn sử dụng chủ yếu là vốn xã hội hóa của các doanh nghiệp, trong đó chỉ duy nhất có 3 trạm dừng nghỉ do Jica tài trợ vốn đầu tư xây dựng; đến nay; từ năm 2013 đến nay mới thực hiện công bố được 13 trạm dừng nghỉ.

l) Bổ sung quy định dịch vụ hỗ trợ kết nối vận tải.

- Nội dung đề xuất: Nghiên cứu bổ sung các quy định về dịch vụ ứng dụng công nghệ thông tin hỗ trợ kết nối vận tải để quản lý các đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng trong vận tải đường bộ như Uber, Grab, Sàn Giao dịch vận tải,...

- Đánh giá tác động:

Cùng với sự phát triển của công nghệ thông tin ngày càng mạnh mẽ, trong thời gian gần đây, nhiều doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe taxi đã ứng dụng phần mềm điều hành thay thế cho phương pháp điều hành truyền thống (sử dụng bộ đàm). Bên cạnh đó, trên thế giới cũng như ở Việt Nam đã xuất hiện nhiều phương thức trợ giúp người dùng đặt (gọi) xe một cách nhanh chóng và thuận tiện thông qua các thiết bị thông minh (smartphone). Nổi bật là các ứng dụng Grab, Uber,... đã và đang có chiều hướng ngày một phát triển mạnh.

Trước tình hình đó, Bộ GTVT đã báo cáo và được Thủ tướng Chính phủ cho phép tổ chức thí điểm đối với việc áp dụng công nghệ để hỗ trợ hoạt động kinh doanh vận tải hành khách để có cơ sở ban hành các quy định quản lý phù hợp. Trên cơ sở kết quả 02 năm thực hiện thí điểm, Bộ GTVT đã có Văn bản số 14732/BGTVT-VT ngày 29/12/2017 gửi Báo cáo Thủ tướng Chính phủ (Báo

cáo này đã gửi kèm Tờ trình số 14725/TTr-BGTVT ngày 29/12/2017), trong báo cáo, Bộ GTVT đã đánh giá về kết quả đạt được, cũng như chỉ ra các tồn tại hạn chế phát sinh trong quản lý; đồng thời đề xuất nội dung quản lý các đối tượng liên quan trong hoạt động vận tải có ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động vận tải.

Tính đến thời điểm hiện tại có 04/05 địa phương chính thức tham gia thí điểm gồm: Hà Nội, Quảng Ninh, Khánh Hòa và thành phố Hồ Chí Minh (Đà Nẵng chưa triển khai thí điểm); có tổng cộng 10 đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng để thực hiện Hợp đồng vận tải điện tử triển khai các Đề án thí điểm theo quy định tại Quyết định số 24/QĐ-BGTVT.

Về số lượng đơn vị vận tải, tính đến hết năm 2018: có 866 đơn vị kinh doanh vận tải (doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải) với trên 40.000 phương tiện tham gia thí điểm. Trong đó trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh có 506 đơn vị vận tải, 03 nhà cung cấp phần mềm, với trên 22.000 xe tham gia thí điểm; thành phố Hà Nội có 354 đơn vị vận tải, 07 nhà cung cấp phần mềm, với 18.000 xe tham gia thí điểm; tỉnh Quảng Ninh có 04 đơn vị vận tải, 02 đơn vị cung cấp phần mềm, với 62 xe tham gia thí điểm; tỉnh Khánh Hòa có 02 nhà cung cấp phần mềm (đồng thời là đơn vị vận tải), với 100 xe tham gia thí điểm.

Việc đưa ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng đã tạo điều kiện thuận lợi cho hành khách trong việc đi lại như: lựa chọn phương tiện, biết được thông tin của lái xe (tên, số điện thoại), biết trước được giá cước, tăng khả năng tìm lại hành lý, tài sản, sử dụng dịch vụ tốt thông qua chất lượng của phương tiện, giám sát đánh giá thái độ phục vụ khách hàng của đơn vị với lái xe, chia sẻ giám sát chuyến đi khi khách hàng muốn sử dụng nhằm nâng cao an toàn cho hành khách. Hành khách sử dụng dịch vụ hài lòng vì thời gian chờ đợi ngắn và được đón chính xác theo địa điểm yêu cầu. Hiệu quả rõ rệt nhất là rút ngắn được thời gian hành khách chờ xe đến đón đối với mỗi chuyến đi của hành khách. Từ khi có ứng dụng này đã thu hút được nguồn đầu tư từ các doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải từ đó tăng số lượng phương tiện cũng có nghĩa là tăng nguồn cung cấp dịch vụ; điều này rất có lợi cho người dân và hành khách có nhiều dịch vụ để lựa chọn, được sử dụng dịch vụ tốt hơn và giá dịch vụ hợp lý hơn cho mỗi chuyến đi.

m) Bổ sung quy định quản lý hoạt động vận chuyển bằng xe mô tô, xe gắn máy (xe ô-mô công nghệ).

+ Về nguyên tắc đưa ra các quy định nhằm mục tiêu quản lý quản lý an toàn, quản lý thuế và chủ thể chịu trách nhiệm giải quyết khiếu nại, tranh chấp, bồi thường cho khách hàng.

+ Một số giải pháp quản lý

- Bổ sung quy định đối với đơn vị cung cấp dịch vụ vận chuyển hành khách, hàng hoá bằng xe gắn máy, xe mô tô hai bánh và các loại xe tương tự thông qua ứng dụng phần mềm:

+ Phải là tổ chức có đăng ký kinh doanh loại hình vận tải hành khách bằng mô tô, xe có gắn động cơ khác.

+ Phải đăng ký biển hiệu, mẫu trang phục nhận diện của lái xe với Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương để quản lý và phân biệt với các đối tượng tham gia giao thông khác.

+ Phải cung cấp thông tin về chuyến đi thông qua phần mềm với Cơ quan Thuế để phục vụ công tác quản lý thuế theo quy định, đồng thời chia sẻ dữ liệu cho các địa phương để quản lý về số lượng người tham gia.

+ Phải thực hiện quy định về chế độ lao động theo quy định của Bộ Luật Lao động đối với lái xe (do toàn bộ lái xe là cá nhân lao động tự do).

+ Phải là chủ thể tiếp nhận, giải quyết khiếu nại, tranh chấp, bồi thường cho khách hàng.

- Đối với người điều khiển xe gắn máy, xe mô tô hai bánh và các loại xe tương tự thực hiện theo quy định hiện hành tại Luật GTĐB và các Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT.

- Đánh giá tác động

+ Trước năm 2016, số lượng đối tượng tham gia hoạt động kinh doanh vận chuyển hành khách, hàng hoá bằng xe gắn máy, xe mô tô hai bánh và các loại xe tương tự tại các địa phương chủ yếu mang tính chất nhỏ lẻ, tận dụng thời gian nhàn rỗi để kiếm thêm thu nhập; một số ít có tổ chức theo mô hình tổ (đội) theo hình thức tự đăng ký tham gia để hoạt động tại các bến xe khách hoặc ga tàu hoả để quản lý các vấn đề liên quan đến an ninh, trật tự, an toàn, hạn chế tình trạng chạt chém khi người dân sử dụng dịch vụ.

Không có số liệu thống kê số lượng người tham gia hoạt động kinh doanh dịch vụ này do không đăng ký kinh doanh.

+ Từ năm 2016 đến nay, sự xuất hiện của Uber, Grab và một số đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng công nghệ kết nối đã làm cho hoạt động kinh doanh vận chuyển hành khách, hàng hoá bằng xe gắn máy, xe mô tô hai bánh và các loại xe tương tự nở rộ và phát triển nhanh chóng với số lượng người tham gia tăng đột biến, đặc biệt là tại các đô thị lớn. Đến nay, đã có thêm nhiều đơn vị tham gia thị trường như: Go-Việt, Bee, Mai Linh, Vato... các đơn vị tham gia thị trường đều sử dụng phần mềm kết nối trực tiếp với cá nhân lao động tự do; hoạt động này chỉ cần vài thủ tục đơn giản với đơn vị cung cấp phần mềm là xong, không chịu bất kỳ sự quản lý nào.

Tuy nhiên, việc quản lý về số lượng, an toàn và quản lý thuế đối với các đơn vị cung cấp dịch vụ này chưa thực hiện được. Theo số liệu trên các phương tiện thông tin đại chúng thì tổng số đối tác tham gia hoạt động xe ôm công nghệ vào khoảng trên 194.000 người, trong đó Grab chiếm thị phần khoảng gần 70% thị trường.

CHƯƠNG 5:

CÁC GIẢI PHÁP TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Để nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ, trong thời gian tới, cần tiếp tục thực hiện một số nhiệm vụ trọng tâm sau:

1. Nghiên cứu sửa đổi Luật GTĐB năm 2008 phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ năm 1968, Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968 và thực tiễn phát sinh, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật, tạo cơ chế thúc đẩy mạnh mẽ cho sự đầu tư, phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ và chống ùn tắc giao thông.

2. Tiếp tục rà soát đề xây dựng, sửa đổi, bổ sung hệ thống văn bản QPPL về giao thông vận tải đường bộ để hoàn thiện hành lang pháp lý nhằm tăng cường hiệu lực quản lý nhà nước trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Trọng tâm là các văn bản liên quan đến quản lý hoạt động vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện, công tác phối hợp giữa các cấp chính quyền trong việc tổ chức, điều hành, kiểm tra, giám sát việc thực thi các quy định để đảm bảo trật tự, an toàn xã hội theo Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 4/9/2012 của Ban bí thư, Kết luận số 45-KL/TW của Ban bí thư ngày 1/02/2019 và Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ; chính sách xã hội hóa, nhất là xã hội hóa đầu tư xây dựng đường bộ theo các hình thức đối tác công tư, v.v...

3. Tổ chức thực hiện quy hoạch phát triển giao thông đường bộ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt: tăng cường các giải pháp huy động các nguồn lực đầu tư vào kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo các hình thức đối tác công tư (trong tổ chức thực hiện, tăng cường quản lý chặt chẽ từ khâu chuẩn bị đầu tư, lựa chọn phương án tối ưu, lựa chọn nhà thầu, v.v...) để tiết kiệm chi phí và đảm bảo chất lượng; ưu tiên đầu tư xử lý cầu yếu, tạo đồng bộ giữa cầu với đường nhằm đảm bảo an toàn giao thông, nâng cao hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và đảm bảo hoạt động vận tải được nhanh chóng, thuận tiện và thông suốt.

4. Đổi mới quản lý vận tải đường bộ: tiếp tục triển khai đề án đổi mới quản lý vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và giảm thiểu tai nạn giao thông. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, xây dựng cơ sở dữ liệu về vận tải nhằm nâng cao hiệu quả, hiệu lực của công tác quản lý vận tải. Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải, đặc biệt là việc theo dõi, chấn chỉnh và xử lý vi phạm thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình.

5. Tăng cường tập huấn, đào tạo bồi dưỡng đội ngũ cán bộ, công chức thực thi nhiệm vụ; ứng dụng khoa học công nghệ trong việc giám sát và xử phạt vi

phạm hành chính; tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực đường bộ.

Theo chức năng, nhiệm vụ và các công việc được giao trong Quyết định này, yêu cầu các cơ quan, đơn vị tổ chức triển khai thực hiện./.