

Số: 1581 /BGTVT-VT

V/v trả lời Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam một số nội dung kiến nghị tại Văn bản số 110/HHVT-TV

Hà Nội, ngày 09 tháng 02 năm 2018

Kính gửi: Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được Công văn số 110/HHVT-TV ngày 29/12/2017 của Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam về việc kiến nghị với các cơ quan quản lý nhà nước, trong đó tại mục 2 của Công văn số 110/HHVT-TV kiến nghị Bộ Giao thông vận tải 08 nội dung, Bộ GTVT có ý kiến như sau:

1. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.1: *“Tăng cường triển khai rộng khắp và liên tục việc kiểm tra tải trọng phương tiện chở hàng trên đường bộ; có biện pháp kiên quyết bắt buộc hạ tải mới được phép tiếp tục hành trình; khắc phục ngay và triệt để tình trạng “sang tải”, “làm luật” và “tránh trạm” để xe vận tải hàng hóa chở đúng tải trọng cho phép”*

Đối với công tác kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng phương tiện sau khi kết thúc Kế hoạch phối hợp số 12593/KPHH-BGTVT-BCA:

- Bộ GTVT có văn bản hướng dẫn, chỉ đạo lực lượng Thanh tra GTVT tiếp tục thực hiện công tác kiểm soát tải trọng phương tiện (Văn bản số 11844/TTr-P3 ngày 10/10/2016 của Bộ GTVT về việc tiếp tục duy trì và tăng cường thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm về tải trọng phương tiện giao thông đường bộ); ban hành nhiều văn bản chỉ đạo Thanh tra các Sở GTVT triển khai công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ theo quy định;

- Thanh tra Bộ chủ trì biên soạn Sổ tay hướng dẫn nghiệm vụ thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng phương tiện đường bộ; chủ trì tổ chức nhiều đợt tập huấn về nghiệp vụ kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng phương tiện cho lực lượng Thanh tra GTVT, Cảnh vụ hàng hải, Cảnh vụ đường thủy nội địa; Chủ trì tiến hành kiểm tra công tác kiểm soát tải trọng phương tiện của Sở GTVT và một số đơn vị là đầu mối bốc xếp hàng hóa lớn trên địa bàn 15 địa phương.

- Ngày 23/11/2017, Tổng cục ĐBVN đã có công văn số 7449/TCĐBVN-ATGT báo cáo sơ kết 01 năm thực hiện Chỉ thị số 32/CT-TTg ngày 25/11/2016 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện và đề xuất phương hướng, nhiệm vụ trong thời gian tới, trong đó đề nghị Bộ GTVT báo cáo Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo UBND các địa phương chủ động chỉ đạo công tác phối hợp giữa các lực lượng Công an, Thanh tra giao thông, ngoài việc thực hiện các nhiệm vụ khác của địa phương, tiếp tục thực hiện nghiêm túc chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Chỉ thị số 32/CT-TTg ngày 25/11/2016 về việc tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện giao thông, chỉ đạo các lực lượng tăng

cường kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng tại các khu vực đầu nguồn xếp hàng hóa, các vị trí sang hàng trái phép, tập trung một số nhiệm vụ sau:

- Lực lượng Cảnh sát giao thông và các lực lượng Cảnh sát khác tiếp tục phối hợp với lực lượng Thanh tra giao thông tại các Trạm KTTTX lưu động; lực lượng Cảnh sát giao thông, Công an các huyện, thị, thành phố phối hợp với Thanh tra các Sở GTVT, Công chức Thanh tra các Cục QLDB thuộc Tổng cục ĐBVN trong công tác kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng xe tại các tuyến đường trên địa bàn địa phương; các trường hợp không có Giấy phép lưu hành xe, sử dụng sà lan để đưa hàng siêu trường, siêu trọng ra khỏi Cảng, sang tải, dồn tải, lưu thông trên đường bộ, đặc biệt là các cảng nhỏ, bến thủy nội địa;

Sở GTVT chủ động bố trí lực lượng, duy trì hoạt động của các Trạm KTTTX cố định; đồng thời, sử dụng cân xách tay để kiểm tra tải trọng phương tiện trên các tuyến đường được giao quản lý;

Các Sở: Xây dựng, Công thương, Tài nguyên và Môi trường, Kế hoạch đầu tư phối hợp với Sở GTVT kiểm tra và xử lý nghiêm các vi phạm về việc xuất, xếp hàng hóa quá tải tại các cơ sở đầu nguồn hàng, cảng, bến thủy nội địa, các nhà máy, xí nghiệp, mỏ...;

2. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.2: *“Sớm triển khai 100% các trạm thu phí đường bộ tự động không dừng. Đảm bảo công khai minh bạch thu phí, giảm thời gian chờ đợi, tránh ùn tắc tại các trạm thu giá”*

Ngày 27/3/2017, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg về việc thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng, trong đó yêu cầu chậm nhất đến 31/12/2018, toàn bộ các trạm trên QL1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên phải hoàn thành việc lắp đặt và vận hành hệ thống thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ không dừng; các trạm còn lại trên toàn quốc phải triển khai lắp đặt và vận hành chậm nhất trước ngày 31/12/2019.

Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang triển khai dự án thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ tự động không dừng và kiểm soát tải trọng xe trên quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên, dự kiến hoàn thành đưa toàn bộ hệ thống vào vận hành theo đúng tiến độ. Đối với các trạm còn lại trên các tuyến quốc lộ, cao tốc do Bộ Giao thông vận tải là Cơ quan nhà nước có thẩm quyền, Bộ Giao thông vận tải đang lập dự án đầu tư, sẽ tổ chức đấu thầu lựa chọn Nhà đầu tư và triển khai thực hiện theo đúng chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg.

3. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.3: *“Bố trí hợp lý vị trí các Trạm thu phí, phải đặt đúng tại những tuyến đường BOT. Nghiên cứu việc thu phí sử dụng đường bộ với những đơn vị kinh doanh vận tải hiện sử dụng đường bộ trên 100% tuyến đường BOT để tránh chồng phí”*

a) Về Bố trí hợp lý vị trí các Trạm thu phí, phải đặt đúng tại những tuyến đường BOT:

Căn cứ Pháp lệnh phí và lệ phí, Chính phủ đã giao cho Bộ Tài chính chủ trì ban hành các Thông tư số 90/2004/TT-BTC và Thông tư số 159/2013/TT-BTC, trong đó có quy định việc đặt trạm thu giá, cụ thể: (1) Đường bộ đặt trạm thu giá khoảng cách giữa các trạm thu giá đảm bảo tối thiểu 70 km thì do cơ quan có thẩm quyền quyết định; (2) Trường hợp đường bộ đặt trạm thu giá khoảng cách giữa các trạm thu giá không đảm bảo tối thiểu 70 km trên cùng tuyến đường thì trước khi xây dựng trạm thu giá, Bộ Giao thông vận tải thống nhất ý kiến với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và Bộ Tài chính quyết định.

Trong quá trình thực hiện, trình tự, thủ tục liên quan đến việc xác định vị trí trạm thu giá được Bộ Giao thông vận tải thực hiện đúng quy định pháp luật: Tư vấn khảo sát hiện trường dự kiến vị trí trạm thu giá và thỏa thuận với địa phương; Bộ Giao thông vận tải lấy ý kiến của các địa phương (có nhiều trạm thu giá nhận được sự ủng hộ của Tỉnh ủy, Hội đồng nhân dân, Đoàn đại biểu Quốc hội) và Bộ Tài chính.

Tuy nhiên, khi triển khai việc thu giá có một số phản ứng về vị trí và mức giá tại một số trạm do một số nguyên nhân chủ yếu như: (1) Quy định cho phép đặt trạm có cự ly nhỏ hơn 70 km nhưng việc tuyên truyền không tốt dẫn đến có dư luận cho rằng việc đặt trạm < 70 km là vi phạm pháp luật; (2) Hình thức thu giá lượt chỉ công bằng một cách tương đối: trên thế giới chỉ có 2 hình thức thu giá là thu giá lượt và thu giá theo chiều dài đường sử dụng (thu kín); đối với hình thức thu kín, người dân trả phí trên số km thực đi và đảm bảo công bằng nhưng chỉ áp dụng đối với đường cao tốc vì kiểm soát được sự ra, vào của các phương tiện; đối với các quốc lộ, chỉ áp dụng được hình thức thu giá lượt và hình thức này có hạn chế là chỉ đáp ứng được tính công bằng một cách tương đối (người dân ở gần trạm đi quãng đường ngắn nhưng vẫn phải trả phí trong khi đó những người đi quãng đường dài 50÷60 km ở khoảng cách giữa hai trạm thu phí không phải trả phí). Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đang rà soát tổng thể các dự án BOT trong đó có các trạm thu giá để báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

Theo Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 ngày 21/10/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã yêu cầu Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải lựa chọn đầu tư các dự án giao thông theo thứ tự ưu tiên phù hợp với từng hình thức đầu tư dựa trên lợi thế, đặc điểm của từng vùng cũng như trong cả hệ thống giao thông, đối với các dự án đường bộ đầu tư theo hình thức BOT chỉ áp dụng đối với các tuyến đường mới để đảm bảo quyền lựa chọn cho người dân, không còn đầu tư các dự án cải tạo nâng cấp tuyến đường độc đạo hiện hữu. Như vậy, các trạm thu giá sử dụng dịch vụ đường bộ sẽ chỉ đặt trên các dự án đầu tư tuyến đường mới đảm bảo quyền lựa chọn người dân.

b) Về nội dung nghiên cứu việc thu phí sử dụng đường bộ với những đơn vị kinh doanh vận tải hiện sử dụng đường bộ trên 100% tuyến đường BOT để tránh chồng phí:

Theo Điều 49 của Luật giao thông đường bộ năm 2008: nguồn tài chính để

quản lý, bảo trì hệ thống đường quốc lộ và địa phương được bảo đảm từ Quỹ bảo trì đường bộ. Nguồn tài chính để quản lý, bảo trì đường chuyên dụng, đường không do nhà nước quản lý khai thác, đường được đầu tư xây dựng không bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước do tổ chức, cá nhân quản lý khai thác chịu trách nhiệm.

Để hướng dẫn nội dung liên quan đến nguồn tài chính quản lý bảo trì các loại đường bộ theo quy định tại Luật giao thông đường bộ, Bộ Tài chính đã ban hành 2 Thông tư thu phí sử dụng đường bộ. Theo đó, việc thu phí sử dụng đường bộ được thực hiện theo hai phương thức: thứ nhất thu theo đầu phương tiện do đơn vị đăng kiểm thực hiện (được quy định tại Thông tư số 133/2014/TT-BTC ngày 11/9/2014 của Bộ Tài chính) để bảo trì các công trình do Nhà nước đầu tư; thứ hai thu trực tiếp tại các trạm BOT do các nhà đầu tư BOT thực hiện (được quy định tại Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính) để bảo trì công trình do Nhà đầu tư đầu tư.

Như vậy, không có việc phí chồng phí giữa thu phí sử dụng đường bộ tại các trạm thu phí BOT và thu phí sử dụng đường bộ trên đầu phương tiện.

Thực hiện chủ trương hỗ trợ và phát triển doanh nghiệp đến năm 2020 tại Nghị quyết số 35/NQ-CP ngày 16/5/2016 của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và các Nhà đầu tư BOT đã giảm giá đối với xe loại 4 (*xe tải có tải trọng từ 10 tấn đến dưới 18 tấn; xe chở hàng bằng container 20 fit*) từ mức từ 140.000 đồng xuống 120.000 đồng và nhóm 5 (*xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên; xe chở hàng bằng container 40 fit*) từ mức 200.000 đồng xuống 180.000 đồng tại hầu hết các dự án. Ngoài ra, để khắc phục một phần bất cập trong chính sách phí, Bộ Giao thông vận tải đã giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam làm việc với các địa phương và Nhà đầu tư căn cứ vào điều kiện thực tế từng trạm đề đề xuất giải pháp xử lý trên phạm vi cả nước (miễn giảm giá đối với các hộ dân quanh trạm). Việc giảm giá tại các trạm phải dựa trên nguyên tắc đảm bảo hiệu quả phương án tài chính của các dự án, đảm bảo hài hòa lợi ích Nhà nước, Nhà đầu tư và người sử dụng, phù hợp với quy định pháp luật.

4. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.4: *“Triển khai “Trung tâm cung cấp thông tin hỗ trợ doanh nghiệp vận tải và khách hàng”; khung thể chế cho hoạt động logistics. Cải cách hành chính và thủ tục hành chính trong việc cấp Giấy phép lưu hành cho xe quá khổ quá tải. Giảm chi phí cho vận tải, logistics.*

Về nội dung này, Bộ GTVT có ý kiến như sau:

- Khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải:

Thực trạng kết nối giữa các phương thức vận tải hiện nay còn yếu kém do kết nối về hạ tầng, về phương tiện và về thông tin còn nhiều hạn chế. Đây cũng là một trong những nguyên nhân cơ bản hạn chế sự phát triển của dịch vụ vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics tại Việt Nam, cụ thể như sau: (1) Kết nối về hạ tầng: khả năng xếp, dỡ và trung chuyển công-te-nơ còn rất hạn chế tại các cảng sông, ga đường sắt; chi phí trung chuyển giữa đường sông và đường biển còn cao

do mức độ công-te-nơ hoá thấp; (2) Kết nối về phương tiện: Cơ cấu phương tiện không phù hợp cho kết nối các phương thức, số lượng toa xe chở công-te-nơ trên đường sắt, số phương tiện chuyên chở công-te-nơ bằng đường sông còn chiếm tỷ lệ thấp, dẫn đến chi phí và thời gian trung chuyển hàng hoá giữa các phương thức này còn quá cao so với chi phí vận tải. Hầu hết hàng hoá của nước ta hiện đang được vận chuyển ở thể loại hàng rời, mức độ công-te-nơ hoá thấp do thiếu cơ sở hạ tầng và dịch vụ đóng gói, xử lý hàng công-te-nơ (CFS); (3) Kết nối về thông tin: Nhìn chung, hệ thống thông tin tại các cảng biển, cảng sông, ga đường sắt và các ICD còn rất lạc hậu; khó khăn cho việc kết nối phục vụ vận tải đa phương thức và logistics. Đặc biệt tại các cửa ngõ quốc tế của Việt Nam chưa có EDI (trao đổi dữ liệu điện tử) để kết nối quốc tế.

- Dịch vụ logistics:

Hệ thống dịch vụ logistics của Việt Nam bao gồm 4 yếu tố cấu thành: chính sách phát triển, luật pháp điều chỉnh; kết cấu hạ tầng; các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics; và các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics. Ngoài nội dung kết cấu hạ tầng đã được đánh giá tại các phần trên, các nội dung còn lại có thể được nhận định như sau:

+ Các văn bản pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics của Việt Nam bước đầu là tương đối đầy đủ và đang trong quá trình hoàn thiện. Nhược điểm là các văn bản chưa rõ ràng, còn chùng chéo; chưa được hiểu đầy đủ và nhất quán trong quá trình thực hiện, nhất là ở các cơ quan cấp giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh hoặc đăng ký đầu tư tại địa phương. Việc điều chỉnh, sửa đổi bổ sung trong thời gian tới là rất cần thiết để phát triển ngành dịch vụ logistics.

+ Cả nước hiện nay có khoảng 1.300 doanh nghiệp tham gia cung cấp các loại hình dịch vụ logistics, quy mô doanh nghiệp đa phần là vừa và nhỏ, hạn chế về khả năng tài chính và trình độ quản trị doanh nghiệp, chủ yếu cung cấp dịch vụ theo từng công đoạn của chuỗi cung ứng, ít doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cho nhiều công đoạn, tích hợp sâu với quá trình sản xuất của doanh nghiệp bạn hàng.

+ Nhìn chung, người sử dụng dịch vụ chưa đánh giá hết được tầm quan trọng của việc quản trị logistics và chuỗi cung ứng, đặc biệt là các công đoạn còn lại từ cảng Việt Nam đến tay người tiêu dùng cuối cùng, cũng như những lợi ích tiềm năng làm gia tăng giá trị hàng hóa, dịch vụ do việc quản trị logistics và chuỗi cung ứng mang lại. Kết quả là logistics thường được đồng nhất với việc vận tải đơn giản và việc thuê ngoài logistics vẫn chưa trở thành thói quen, chưa kể đến việc sử dụng không hiệu quả logistics trong quản trị sản xuất, chế biến... đã làm chi phí, giá thành sản phẩm hàng hóa cao, thiếu tính cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Do vậy, các nội dung kiến nghị này, Bộ GTVT ghi nhận để tiếp tục phối hợp Bộ Công Thương nghiên cứu tham mưu Chính phủ trong thời gian tới.

5. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.5: “Sớm báo cáo Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định 86/2014/NĐ-CP để có cơ sở thực hiện trong khi chưa có Nghị định sửa đổi bổ sung cần có văn bản hướng dẫn về việc nộp bảo hiểm xã hội, bảo

hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp, khám sức khỏe định kỳ cho người lao động trong hợp tác xã dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ”

Sau khi thực hiện ý kiến chỉ đạo của Chính phủ về việc tổ chức khảo sát trong nước và khảo sát kinh nghiệm quốc tế tại Thái Lan và Hàn Quốc, ngày 29/12/2017, đồng thời tiếp thu ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, tổ chức liên quan (đã góp ý), Bộ GTVT đã có Tờ trình số 14725/TTr-BGTVT trình Chính phủ Nghị định thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/09/2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; trong đó, đối với các quy định về việc nộp bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp, khám sức khỏe định kỳ cho người lao động và hợp đồng lao động được thực hiện theo quy định của pháp luật về bảo hiểm và pháp luật về lao động.

6. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.6: *“Hướng dẫn việc phân loại doanh nghiệp theo quy định tại Thông tư 60”*

Đối với việc thực hiện quy định tại Thông tư số 60/2015/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/11/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải 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 92/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy định về quy trình lựa chọn đơn vị khai thác tuyến vận tải hành khách cố định bằng xe ô tô. Bộ GTVT đã có hướng dẫn ngay sau khi ban hành 02 Thông tư này, đến nay các Sở GTVT đã và đang triển khai lựa chọn đơn vị khai thác theo quy định; trong thời gian tới Bộ GTVT ngay sau khi Nghị định thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 được ban hành Bộ GTVT sẽ xây dựng Thông tư thay thế các Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT, Thông tư số 60/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 92/2015/TT-BGTVT.

7. Đối với nội dung kiến nghị tại Mục 2.7: *“Có quy định xử lý với chủ hàng khi phương tiện chở quá tải”*

Bộ GTVT ghi nhận đề nghị của Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam về việc cần ban hành chế tài xử lý đối với chủ hàng khi xuất, xếp hàng hóa, để phương tiện chở hàng quá tải lưu thông trên đường bộ. Bộ GTVT giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Vụ An toàn toàn giao thông nghiên cứu, đề xuất nội dung quy định khi sửa đổi quy định tại Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ.

8. Đối với nội dung tại Mục 2.8: *“Đề nghị xác định Uber - Grab là kinh doanh vận tải bằng xe taxi khi doanh nghiệp trực tiếp điều hành xe và lái xe để thống nhất quản lý. Đồng thời giám sát những quy định trong quản lý đối với taxi truyền thống...”*

Về nội dung này, đây là một trong các nội dung được bổ sung, hoàn thiện theo yêu cầu tại văn bản số 8277/VPCP-CN ngày 08/8/2017 và Văn bản số 7774/VPCP-CN ngày 26/7/2017 của Văn phòng Chính phủ. Trong đó quy định về *kinh doanh vận tải hành khách và hàng hóa theo hợp đồng với các nội dung cơ bản sau:*

- Bổ sung một chương (Chương IV) quy định về hợp đồng vận tải để bảo đảm hướng dẫn thực hiện thống nhất, rõ ràng và minh bạch trong hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa.

- Bổ sung giải thích từ ngữ về đơn vị cung ứng dịch vụ hỗ trợ kết nối hợp đồng vận tải điện tử để xác định rõ các đối tượng tham gia và hỗ trợ thực hiện việc kinh doanh vận tải của đơn vị kinh doanh vận tải, từ đó đưa ra các quy định quản lý phù hợp.

- Bổ sung quy định từ ngày 01 tháng 07 năm 2019, đơn vị kinh doanh vận tải thực hiện cung cấp thông tin tối thiểu của hợp đồng vận tải qua phần mềm do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định để tạo điều kiện thuận lợi cho công tác kiểm tra, giám sát hoạt động của loại phương tiện này, đồng thời tạo điều kiện cho các đơn vị kinh doanh vận tải thực hiện báo cáo.

- Bổ sung điều kiện kinh doanh đối với hoạt động kinh doanh vận tải hành khách sử dụng hợp đồng vận tải điện tử để đảm bảo cân bằng với các điều kiện của xe taxi, đồng thời phù hợp với yêu cầu quản lý thực tế. Nội dung này tiếp thu ý kiến góp ý của các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe taxi và các Hiệp hội vận tải. Cụ thể: (1) Bổ sung quy định chỉ các doanh nghiệp, hợp tác xã đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo hình thức hợp đồng, du lịch, taxi, vận tải hàng hóa mới được ứng dụng phần mềm hợp đồng vận tải điện tử. Đơn vị cung cấp dịch vụ kết nối hợp đồng vận tải điện tử không được cung cấp dịch vụ kết nối hợp đồng điện tử cho hộ kinh doanh vận tải, phương tiện cá nhân và các phương tiện không kinh doanh vận tải; (2) Bổ sung quy định xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách sử dụng hợp đồng điện tử có sức chứa từ 09 chỗ ngồi trở xuống (kể cả người lái) và phải có niên hạn sử dụng không quá 12 năm (tính từ ngày sản xuất); (3) Bổ sung quy định xe hợp đồng sử dụng dịch vụ kết nối hợp đồng vận tải điện tử phải có thêm biểu trưng (logo) của đơn vị cung cấp dịch vụ kết nối hợp đồng vận tải điện tử trên kính phía trước và kính phía sau xe.

Đây là quy định chung cho tất cả các doanh nghiệp cung cấp phần mềm, đơn vị vận tải đều bình đẳng trước pháp luật (không quy định cho riêng Uber, Grab).

Bộ GTVT trân trọng cảm ơn sự quan tâm phối hợp của Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ (Vụ CN);
- Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam;
- Các Vụ: Pháp chế, Quản lý doanh nghiệp, Đối tác công tư, Tài chính, An toàn giao thông;
- Thanh tra Bộ;
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Lưu V.Tài (Phong 3b).



Lê Đình Thọ