

KINH TẾ CHIA SẺ TỪ GÓC NHÌN CỦA ỨNG DỤNG GỌI XE CÔNG NGHỆ TẠI VIỆT NAM

● TRẦN THỊ PHƯƠNG LIÊN

TÓM TẮT:

Kinh tế chia sẻ là một mô hình kinh doanh mới, là thành tựu của cuộc cách mạng công nghiệp. Mô hình kinh doanh này mang lại nhiều lợi ích cho xã hội, tạo việc làm, tận dụng tài nguyên, tiết kiệm chi phí. Trong đó, kinh tế chia sẻ từ góc nhìn của ứng dụng gọi xe công nghệ ra đời từ sớm phát triển mạnh mẽ. Vì vậy trong khuôn khổ bài viết, tác giả muốn tập trung nhận diện về kinh tế chia sẻ, đưa ra một số quan điểm về ứng dụng gọi xe công nghệ sẽ được hiểu và quy định như thế nào tại Việt Nam. Tiếp đến, tác giả khái quát sự phát triển của ứng dụng gọi xe công nghệ tại Việt Nam và đặt ra một số vấn đề pháp lý cần lưu ý với loại hình này.

Từ khóa: kinh tế chia sẻ, ứng dụng gọi xe công nghệ, kinh tế chia sẻ trong lĩnh vực vận tải.

1. Khái quát về kinh tế chia sẻ và ứng dụng gọi xe công nghệ

1.1. Khái niệm kinh tế chia sẻ

Khái niệm kinh tế chia sẻ (KTCS) là một thuật ngữ được đề cập đến với nhiều cách hiểu khác nhau dưới nhiều luồng quan điểm và hơn thế còn được biết đến với nhiều tên gọi khác nhau như kinh tế cộng tác (collaborative economy), kinh tế nhu cầu (ondemand economy), kinh tế nền tảng (platform economy)...¹

Dựa trên sự nghiên cứu tổng hợp các tên gọi và cách hiểu về mô hình KTCS, tác giả xin đề xuất khái niệm về KTCS như sau: “Mô hình kinh tế chia sẻ là một mô hình tổ chức và thực hiện hoạt động kinh doanh giữa các bên kết hợp giữa sở hữu và chia sẻ

dựa trên nền tảng và các ứng dụng công nghệ, mà ở đó tài sản và dịch vụ được chia sẻ cho nhiều người sử dụng trên thị trường thông qua việc sử dụng các nền tảng số có thể miễn phí hoặc trả phí”. Đây là một phương thức kết nối mới giữa người mua (người dùng) và người bán (người cung cấp) đối với một hoạt động kinh tế dựa trên quyền sử dụng tài sản và dịch vụ nhằm gia tăng lợi ích cho các bên tham gia. Mô hình KTCS có sự tham gia của nhiều chủ thể, trong đó, đóng vai trò trung tâm là chủ thể cung cấp nền tảng số kết nối chủ thể cung cấp dịch vụ, tài sản và khách hàng.

1.2. Đặc điểm về kinh tế chia sẻ

Thứ nhất, KTCS ưu tiên sử dụng thay vì sở hữu. Khủng hoảng kinh tế toàn cầu, Covid, nhu cầu tiết

kiệm tài nguyên, tiết kiệm chi phí, bảo vệ môi trường, tăng kết nối cộng đồng và tận dụng nguồn tài nguyên dư thừa đã dẫn tới sự thay đổi trong thói quen tiêu dùng của người dân từ một vài thập kỷ trước. Tính “chia sẻ” đã dần được đề cao. Thay vì hướng đến việc sở hữu, người tiêu dùng ngày nay chú trọng vào tính sử dụng tài sản cũng như tối ưu hóa nguồn tài nguyên dư thừa nhằm tạo ra lợi nhuận.

Thứ hai, KTCS có sự tham gia tích cực của nền tảng công nghệ số vào giao dịch. Nếu như việc “chia sẻ” đã tồn tại từ lâu thì sự hiện diện của nền tảng công nghệ số là một yếu tố phân biệt mô hình KTCS hiện đại so với thời kỳ trước đó². Lấy ví dụ từ mô hình các ứng dụng gọi xe công nghệ, trong khi người tiêu dùng từ trước đến nay có thói quen gọi điện đến tổng đài của các hãng taxi hoặc “vẫy xe” trực tiếp để di chuyển đến các địa điểm nhưng với sự xuất hiện các ứng dụng Grab, Uber, Be... nền tảng trực tuyến này đã kết nối các bên tham gia tùy thuộc vào yêu cầu về thời gian, địa điểm, loại xe, giá cả. Hơn thế, những nền tảng này cho phép khách hàng hay những người cung cấp dịch vụ có được thông tin cơ bản về nhau như tên, số điện thoại, loại xe, biển số xe... Từ các thông tin này cho phép người dùng đánh giá người cung cấp trên ứng dụng nhằm tạo ra “màng lọc” kiểm soát chất lượng, giúp người tiêu dùng và cả người cung cấp ứng dụng có thể đánh giá chất lượng của từng người cung cấp, tạo sự phấn đấu cho các bên cung cấp ứng xử với khách hàng tốt hơn.

Thứ ba, trong KTCS bên thứ ba đóng vai trò kết nối và không sở hữu tài sản. Đồng hành với yếu tố tận dụng nguồn lực dư thừa nêu trên, với vai trò là bên thứ ba kết nối nguồn cung và nguồn cầu là sự hiện diện của nhà cung cấp nền tảng số. Hầu hết các mô hình kinh tế chia sẻ đều hoạt động thông qua một website hoặc một ứng dụng trên điện thoại di động. Các nền tảng số cho phép người có nhu cầu kết nối với người cung cấp. Như Uber và Airbnb, hai đại diện nổi bật của mô hình KTCS đều không sở hữu phương tiện vận tải cũng như bất động sản mà chỉ cung cấp nền tảng số để các bên có nhu cầu kết nối, đồng thời mọi hoạt động trao đổi, giao dịch, thanh toán cũng được thực hiện thông qua nền tảng số được cung cấp bởi Uber và Airbnb.

1.3. Khái quát về dịch vụ gọi xe qua ứng dụng gọi xe công nghệ

Do Grab, Uber là đại diện điển hình của dịch vụ gọi xe qua ứng dụng điện thoại (ứng dụng gọi xe công nghệ) trên toàn thế giới nên trong bài viết tác giả sẽ chỉ đề cập đến 2 doanh nghiệp này.

Quan điểm thứ nhất cho rằng Uber và Grab là loại hình vận tải taxi vì mang đầy đủ các đặc điểm của loại hình vận tải taxi. Uber và Grab cũng giống như các doanh nghiệp vận tải khác, có hệ thống mạng lưới riêng, tuyển dụng các tài xế tham gia mạng lưới của mình. Khách hàng đặt xe taxi thông qua ứng dụng của Uber, Grab cũng chính là ký hợp đồng vận tải taxi với các hãng này. Do đó, Uber, Grab phải được coi là loại hình vận tải taxi. Quan điểm này cũng được sự đồng thuận của một số các thiết chế công lý như Tòa án công lý châu Âu (ECJ). Trong diễn biến mới nhất của chuỗi trận đấu pháp lý mang nhiều tính tranh cãi trên, Công ty Uber lập luận rằng Uber chỉ là một ứng dụng kỹ thuật số giữ vai trò trung gian giữa tài xế và khách hàng có nhu cầu đi xe, Uber nên được chịu sự điều tiết "mềm" hơn của các quy định về dịch vụ trực tuyến của EU. Ngày 20/12/2017, Tòa án Công lý châu Âu đã đưa ra phán quyết mang tính cột mốc nói rằng, Uber cần được phân loại là một dịch vụ vận tải và chịu sự điều tiết như các hãng taxi khác “dịch vụ do Uber cung cấp kết nối các cá nhân với tài xế không chuyên là một dịch vụ thuộc lĩnh vực vận tải”³.

Quan điểm thứ hai cho rằng Uber, Grab không phải là loại hình vận tải taxi mà các doanh nghiệp này chỉ là các doanh nghiệp kinh doanh công nghệ vận tải hoặc môi giới vận tải. Bản thân Uber đã tự đưa ra lập luận bản thân công ty chỉ là một ứng dụng kỹ thuật số giữ vai trò kết nối giữa hành khách và tài xế, không tham gia trực tiếp vào quá trình vận tải hành khách và Uber nhân danh chính mình trong quan hệ này với vai trò là nhà cung cấp phần mềm công nghệ. Quan điểm này có phần hợp lý khi nhìn nhận chức năng chính của Uber hay loại hình tương tự Grab là thay thế mô hình tổng đài điện thoại, bộ đàm của taxi truyền thống; thay thế đồng hồ đo kilomet truyền thống. Tuy nhiên có điểm khác biệt là tổng đài của các hãng taxi hoạt động nhân danh chính các hãng thì Uber, Grab lại hoạt động độc lập với các tài xế. Tài xế tham gia vào dịch vụ Uber, Grab mới chính là chủ thể cung cấp dịch vụ vận tải hành khách.

Quan điểm thứ ba cho rằng, Uber, Grab là một loại hình vận tải hành khách theo hợp đồng. Ở đây, việc cung cấp dịch vụ vận tải hành khách dựa trên nền tảng internet và công nghệ định vị là một dạng của dịch vụ vận tải hành khách theo hợp đồng không theo tuyến cố định và coi Uber, Grab là công ty cung cấp dịch vụ giao kết hợp đồng điện tử giữa lái xe và hành khách. Tuy nhiên, nếu xếp Uber, Grab vào

loại hình vận tải hành khách theo hợp đồng thì quá gượng ép, không thể hiện được tính chất, đặc thù của loại hình này đó là sự linh động

Quan điểm thứ tư cho rằng, Uber, Grab không thể quy về “dịch vụ khoa học công nghệ” hay “dịch vụ phần mềm kết nối hành khách và lái xe” mà là dịch vụ kinh doanh chưa từng có trong bảng xếp loại mã ngành đăng ký kinh doanh của Việt Nam từ trước đến giờ và nên gọi là kinh doanh khác.⁴

2. Sự phát triển của ứng dụng gọi xe công nghệ ở Việt Nam - Một số vấn đề pháp lý đặt ra

Một trong những yếu tố quan trọng để tạo điều kiện cho mô hình KTCS nói chung và nền tảng ứng dụng gọi xe công nghệ nói riêng là sự phát triển của công nghệ thông tin, điện thoại di động và Internet ở Việt Nam trong những năm gần đây. Với quy mô dân số 98,53 triệu người (đầu năm 2023), trong đó có khoảng hơn 79,1% dân số đang sử dụng điện thoại di động (tương đương hơn 77,93 triệu người), kết nối di động đang hoạt động là 161,6 triệu tương đương 164% dân số⁵.

Thực tiễn, các doanh nghiệp hoạt động theo mô hình KTCS tại Việt Nam đã huy động một số lượng lớn phương tiện vận tải (xe ô tô, xe mô tô) của cá nhân, đơn vị kinh doanh tham gia vào loại hình dịch vụ vận tải trực tuyến (Grab, Gojek, Dichung, Fastgo, Be). Trong 2 năm (tháng 01/2016 - 01/2018), thực hiện Đề án thí điểm “Triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng” (Grab car), cả nước đã có 866 đơn vị vận tải (doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải) với 36.809 phương tiện và thu hút hàng chục ngàn lao động tham gia. Báo cáo nghiên cứu về kinh tế số Đông Nam Á năm 2019 Google, Temasek Holdings, Bain&Co nhận định, quy mô thị trường gọi xe và giao đồ ăn trực tuyến tại Việt Nam đạt doanh thu 1,1 tỷ USD vào năm 2019, tăng hơn 5 lần so với năm 2015 (200 triệu USD) và dự báo đạt 4 tỷ USD vào năm 2025...⁶.

Trước đây, khi mô hình KTCS xuất hiện ở Việt Nam chúng ta còn thiếu các chính sách đảm bảo cạnh tranh công bằng giữa kinh tế truyền thống và KTCS trong từng ngành cụ thể. Vụ kiện giữa Vinasun (hãng kinh doanh taxi truyền thống) với Grab (ứng dụng gọi xe công nghệ)⁷ đã đặt ra vấn đề Nhà nước phải giải quyết về luật pháp để xử lý các xung đột về lợi ích. Cũng trong thời điểm gần kết thúc vụ kiện trên, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Theo quy định

tại Nghị định này “Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là phải thực hiện 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”⁸

Từ khi ban hành Nghị định số 10/2020/NĐ-CP, có thể thấy các nhà quản lý ở Việt Nam cũng đã đi theo xu hướng của hầu hết các nước trên thế giới, đó là, nhìn nhận các doanh nghiệp trong mô hình KTCS trong lĩnh vực giao thông vận tải như một doanh nghiệp kinh doanh vận tải công nghệ, tương tự như các hãng taxi. Tuy nhiên, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP chỉ điều chỉnh loại hình vận tải bằng xe ô tô. Trong khi đó, các công ty vận tải công nghệ hoạt động trên thị trường Việt Nam đều kinh doanh song song 2 loại hình là “taxi công nghệ” và “xe ôm công nghệ”. Về cơ sở pháp lý hiện hành đối với hoạt động vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự đã được quy định tại Thông tư số 08/2009/TT-BGTVT ngày 23/06/2009 của Bộ Giao thông Vận tải và Thông tư số 46/2014/TT-BGTVT sửa đổi bổ sung một số điều. Từ khi Grab, Uber, Be, Gojek... tham gia thị trường Việt Nam, có tới hàng trăm nghìn “xe ôm công nghệ” hoạt động và họ chỉ cần vài thủ tục đơn giản với các đơn vị cung cấp phần mềm (Grab, Be...) là có thể chạy xe chở khách và không chịu bất kỳ sự quản lý nào. Đối chiếu với kinh nghiệm quản lý “xe ôm công nghệ” của một số quốc gia trong khu vực như Thái Lan, Malaysia, Indonesia, pháp luật nước ta đang thiếu quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải hành khách bằng xe mô tô. Điều này cũng có nghĩa, chúng ta còn thiếu quy định về điều kiện gia nhập thị trường đối với loại hình kinh doanh vận tải công nghệ bằng xe mô tô.

Ngoài ra còn một bất cập khác trong quản lý vận hành xe công nghệ đó là, thiếu quy định cụ thể về trách nhiệm giữa các bên khi có thiệt hại xảy ra. Trong thời gian qua một số hành khách khi sử dụng ứng dụng gọi xe công nghệ đã gặp phải một số tai nạn giao thông hoặc bị xâm phạm tính mạng, sức khỏe bởi hành vi của lái xe như: quấy rối tình dục, xúc phạm danh dự, nhân phẩm, tai nạn... Sau khi trải qua những biến cố đó khách hàng gặp khó khăn trong việc phản hồi, khiếu nại và yêu cầu bồi thường thiệt hại. So sánh với dịch vụ vận tải hành khách truyền thống người sử dụng lao động sẽ phải chịu trách nhiệm về thương tích do nhân viên của họ gây ra cho khách hàng thì trong mô hình KTCS

những điều kiện loại trừ trách nhiệm của bên nền tảng trong các hợp đồng đã khiến khách hàng gặp khó khăn trong khiếu nại, yêu cầu bồi thường khi có thiệt hại xảy ra. Mỗi quan hệ trong kinh tế truyền thống giữa tài xế taxi và hãng là quan hệ lao động nên các doanh nghiệp taxi truyền thống cùng liên đới chịu trách nhiệm về thiệt hại do tài xế taxi của họ gây ra cho hành khách. Nhưng trong mô hình KTCS mỗi quan hệ lại diễn ra giữa 3 bên là doanh nghiệp cung cấp nền tảng, bên cung cấp hàng hóa dịch vụ và khách hàng. Chính vì vậy, Uber, Grab đều tuyên bố họ không chịu trách nhiệm chính thức với hành

vi của tài xế.

Cuối cùng, việc xây dựng hệ thống pháp luật điều chỉnh mô hình kinh doanh ứng dụng gọi xe công nghệ là một bài toán không dễ khi chúng ta vừa phải phát huy được những thế mạnh của mô hình KTCS, lại vừa bảo vệ ngành kinh doanh vận tải truyền thống, bảo đảm an sinh xã hội cho tài xế và quản lý thuế hiệu quả. Để giải bài toán này, điểm mấu chốt cần nhận diện rõ dưới góc nhìn ứng dụng đặt xe công nghệ nó là loại hình kinh doanh vận tải hay doanh nghiệp vận tải, từ đó, việc giải quyết các vấn đề về cạnh tranh, lao động, thuế sẽ trở nên cụ thể hơn■

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN:

¹Rachel Botsman trong bài viết của mình đã nhấn mạnh sự khó khăn trong định nghĩa nền KTCS, cũng như đề xuất các nguyên tắc phân loại khác nhau và sự khác biệt giữa các thuật ngữ được sử dụng để mô tả nền KTCS.

²Bryant Cannon and Hanna Chung (2014), A Framework for Designing Co - Regulation Models Well - Adapted to Technology - Facilitated Sharing Economies, Santa Clara High Technology – Facilitated Sharing Economies, Santa Clara High Technology Law Journal, Vol 31, Issue 1, p.30.

³Xem thêm: <https://vnexpress.net/uber-viet-nam-noi-gi-ve-phan-quyet-la-hang-taxi-cua-chau-au-3688497.html>

⁴Xem: Bản chất pháp lý của mô hình kinh doanh Uber/TS Võ Trí Hào, Khoa Luật Đại học Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh.

⁵VNETWORK (2023), Thống kê Internet Việt Nam. Truy cập tại <http://vnnetwork.vn/news/internet-viet-nam-2023-so-lieu-moi-nhat-va-xu-huong-phat-trien>

⁶Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2020), Báo cáo đánh giá tác động của một số loại hình kinh tế chia sẻ chính tới nền kinh tế, tr.5

⁷Xem thêm: <https://vtv.vn/kinh-te/cuoc-chien-vinasun-grab-van-chua-the-di-den-hoi-ket-20181124060016853.htm>

⁸Khoản 2 Điều 3 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Bộ Chính trị (2019), Nghị quyết số 52-NQ/TW ngày 27/09/2019 về một số chủ trương, chính sách chủ động tham gia cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư.

2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2018), Báo cáo Đề án mô hình kinh tế chia sẻ.

3. Đảng Cộng sản Việt Nam (2021), Văn kiện Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIII, Nxb. Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội, Tập 1.

4. Trần Thị Hằng (2019), “Phát triển kinh tế chia sẻ tại Việt Nam trong bối cảnh cách mạng công nghiệp 4.0 và một số khuyến nghị”, Tạp chí Khoa học và Công nghệ, số 54/2019.

5. ThS. Hồ Thị Thanh Trúc (2023), Một số vấn đề pháp lý điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ trong lĩnh vực vận tải ở Việt Nam, Tạp chí Dân chủ và Pháp luật, số 378, tháng 4/2023.

6. TS. Lê Hải Hà (2024), Mô hình kinh tế chia sẻ tại Việt Nam - Nghiên cứu trường hợp xe công nghệ Grab, Tạp chí Quản lý Nhà nước, Tháng 5/2024.

7. Grab (2023). Travel Southeast Asia with Ease: Grab launches new features and tie ups to welcome travellers back to the region.

8. Statista (2023). Market share of Grab in the ride-hailing segment in Vietnam from 2019 to the first half of 2020.

Ngày nhận bài: 16/4/2024

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 28/4/2024

Ngày chấp nhận đăng bài: 18/5/2024

Thông tin tác giả:

ThS. TRẦN THỊ PHƯƠNG LIÊN

Khoa Pháp luật Kinh tế - Đại học Luật Hà Nội

THE SHARING ECONOMY FROM THE PERSPECTIVE OF RIDE-HAILING APPS IN VIETNAM

● Master. **TRAN THI PHUONG LIEN**

Faculty of Economic Law - Hanoi Law University

ABSTRACT:

The sharing economy is a new business model, a product of the industrial revolution. This business model brings many benefits to society, creating jobs, utilizing resources, and saving costs. Among them, the sharing economy from the perspective of ride-hailing apps has emerged and developed strongly. Therefore, within the scope of this article, the author aims to identify the sharing economy and present some views on how ride-hailing apps will be understood and regulated in Vietnam. Next, the author outlines the development of ride-hailing apps in Vietnam and raises some legal issues to consider with this type of service.

Keywords: sharing economy, ride-hailing apps, sharing economy in the transportation sector.