

PHÁP LUẬT VỀ ĐIỀU KIỆN KINH DOANH VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

● NGUYỄN NGỌC THUYỀN

TÓM TẮT:

Những năm gần đây, hoạt động vận tải đa phương thức ngày càng trở nên phổ biến trong nền kinh tế Việt Nam. Pháp luật Việt Nam đã có sự điều chỉnh kịp thời về hoạt động này và đạt được những thành tựu nổi bật. Tuy nhiên, pháp luật về điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức cũng đang bộc lộ một số bất cập, cần tiếp tục được điều chỉnh cho phù hợp thực tiễn. Bài viết này phân tích, đánh giá pháp luật Việt Nam về điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức và đề xuất một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật, như: sửa đổi, bổ sung một số Nghị định của Chính phủ về vận tải đa phương thức và tiến tới ban hành một đạo luật riêng quy định chi tiết về điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức, đảm bảo tính thống nhất và minh bạch trong việc thực thi các quy định pháp luật liên quan đến hoạt động này.

Từ khóa: điều kiện kinh doanh, vận tải đa phương thức, pháp luật.

1. Quan điểm về vận tải hàng hóa đa phương thức

Theo từ điển tiếng Việt, “vận tải” được giải nghĩa là chuyên chở người hoặc đồ vật trên quãng đường tương đối dài. Trong nhiều trường hợp, “vận tải” còn được sử dụng thay thế bằng “vận chuyển”. Cũng theo từ điển tiếng Việt, “vận chuyển” là mang chuyển đồ vật nhiều, nặng từ nơi này đến nơi khác tương đối xa[1]. Với cách hiểu này, “vận tải” được dùng cho phạm vi đối tượng rộng hơn, bao gồm cả người và hàng hóa, trong khi đó, “vận chuyển” chỉ được sử dụng với đối tượng là hàng hóa.

Theo từ điển Hán - Việt, “đa” có nghĩa là “nhiều”; “phương thức” có nghĩa là “phương pháp và cách thức”[2]. Theo Từ điển tiếng Việt, từ

“đa” có nhiều cách giải nghĩa, tuy nhiên, khi “đa” được sử dụng với vai trò là yếu tố ghép trước để cấu tạo danh từ, tính từ, động từ, sẽ có nghĩa là “nhiều”.

Như vậy, xét ở mặt ngữ nghĩa theo các từ điển tiếng Việt, VTĐPT có thể được hiểu là việc vận chuyển người hoặc đồ vật từ nơi này đến nơi khác bằng nhiều phương pháp, cách thức.

Dưới góc độ kinh tế học, khái niệm VTĐPT chủ yếu được nhìn nhận thông qua việc kết hợp các phương thức vận tải nhằm tạo ra hiệu quả cao nhất cho hoạt động vận chuyển hàng hóa. Điểm chung của các nhà nghiên cứu khi đưa ra khái niệm dưới góc độ kinh tế học là nhấn mạnh đến sự tích hợp và kết nối liền mạch giữa các phương thức vận chuyển. Đáng chú ý, Giáo trình Vận tải

và bảo hiểm trong ngoại thương của Trường Đại học Ngoại thương khi định nghĩa về VTĐPT đã có sự đồng nhất giữa VTĐPT và vận tải liên hợp (Intermodal transport)[3].

Giáo trình Luật Thương mại quốc tế của Trường Đại học Luật Hà Nội định nghĩa: “Vận tải đa phương thức là vận tải hàng hóa mà theo đó hàng hóa được vận tải bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau, trên cơ sở một chứng từ vận tải và với một chế độ trách nhiệm dành cho một người vận tải đối với hàng hóa trong quá trình vận tải qua nhiều nước khác nhau”[4].

Dưới góc độ luật học, về cơ bản có sự thống nhất trong việc sử dụng định nghĩa đã được ghi nhận trong Công ước của Liên Hợp quốc về VTĐPT quốc tế năm 1980 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods) làm cơ sở nghiên cứu. Theo Công ước này: “Vận tải đa phương thức là vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức, từ một địa điểm ở một nước nơi người kinh doanh vận tải đa phương thức nhận hàng hóa đến một địa điểm được chỉ định giao hàng ở một nước khác”[5].

Theo quy định tại Điều 2 Nghị định số 87/2009/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 144/2018/NĐ-CP), vận tải đa phương thức là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất 02 phương thức vận tải khác nhau trở lên theo hợp đồng vận tải đa phương thức. Từ quy định trên thì kinh doanh vận tải đa phương thức là một phương thức vận chuyển hàng hóa hoặc người sử dụng nhiều loại hình vận tải khác nhau để chuyển hàng từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ. Thay vì sử dụng chỉ một phương thức vận tải như đường bộ, đường sắt, đường biển hoặc hàng không, kinh doanh vận tải đa phương thức sử dụng sự kết hợp của nhiều phương tiện và phương thức khác nhau trong quá trình vận chuyển để tối ưu hóa hiệu suất và giảm thiểu chi phí.

Như vậy, có rất nhiều quan điểm và cách định nghĩa khác nhau về VTĐPT. Từ những phân tích

trên, theo tác giả, VTĐPT có thể được hiểu như sau: Vận tải đa phương thức là hình thức vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận chuyển, theo một hợp đồng, một chứng từ vận tải và một người chịu trách nhiệm đối với toàn bộ hàng hóa.

2. Thực trạng pháp luật về điều kiện kinh doanh

2.1. Quy định pháp luật về điều kiện kinh doanh

Trong pháp luật Việt Nam, VTĐPT được phân chia thành VTĐPT nội địa và VTĐPT quốc tế và phải đáp ứng các điều kiện khác nhau. Theo quy định tại Nghị định số 87/2009/NĐ-CP, chỉ có các doanh nghiệp và hợp tác xã Việt Nam được kinh doanh VTĐPT nội địa và phải đáp ứng được các điều kiện về đăng ký kinh doanh, bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp; các doanh nghiệp và hợp tác xã Việt Nam, doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài kinh doanh VTĐPT quốc tế phải đáp ứng thêm điều kiện về Giấy phép kinh doanh và điều kiện tài sản. Nghị định số 144/2018/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung các Nghị định về vận tải đa phương thức đã bỏ điều kiện kinh doanh đối với VTĐPT nội địa, đồng thời áp dụng điều kiện chung thống nhất với doanh nghiệp, hợp tác xã Việt Nam và doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam kinh doanh VTĐPT quốc tế. Cụ thể:

Doanh nghiệp, hợp tác xã Việt Nam, doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam chỉ được kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế sau khi có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế trên cơ sở đáp ứng đủ các điều kiện:

- Duy trì tài sản tối thiểu tương đương 80.000 SDR hoặc có bảo lãnh tương đương hoặc có phương án tài chính thay thế theo quy định của pháp luật;

- Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương.

Với các doanh nghiệp của các quốc gia là thành viên Hiệp định khung Asean về vận tải đa phương thức hoặc là doanh nghiệp của quốc gia đã ký điều ước quốc tế với Việt Nam về vận tải đa

phương thức được kinh doanh VTĐPT quốc tế sau khi được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế của Việt Nam với điều kiện:

- Có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế hoặc giấy tờ tương đương do cơ quan có thẩm quyền nước đó cấp;

- Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương.

Như vậy, để gia nhập thị trường, hoạt động pháp lý đầu tiên mà người kinh doanh VTĐPT cần phải tiến hành trước cơ quan quản lý nhà nước là đăng ký kinh doanh (đăng ký doanh nghiệp). Theo đó, nhà đầu tư phải khai báo với cơ quan nhà nước có thẩm quyền về dự kiến hoạt động của mình theo đúng quy định của pháp luật với các nội dung cụ thể do pháp luật quy định, được Nhà nước thừa nhận ghi tên vào sổ đăng ký kinh doanh và cấp giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh. “Đăng ký kinh doanh là một hoạt động pháp lý trong đó chủ thể kinh doanh thực hiện việc đăng ký với cơ quan nhà nước có thẩm quyền (cơ quan đăng ký kinh doanh) nhằm ghi nhận sự ra đời của một mô hình kinh doanh và xác định địa vị pháp lý của chủ thể kinh doanh đó trên thị trường”.

Đối với hoạt động kinh doanh VTĐPT quốc tế, thủ tục xin Giấy phép kinh doanh được tiến hành sau khi đăng ký thành lập doanh nghiệp. Giấy phép kinh doanh VTĐPT quốc tế có thời hạn 5 năm và có thể được gia hạn.

2.2. Đánh giá quy định pháp luật về điều kiện kinh doanh

Trước tiên, bằng việc dỡ bỏ quy định về điều kiện kinh doanh đối với VTĐPT nội địa và thay vào đó quy định người kinh doanh các phương thức vận tải tham gia vào hoạt động vận tải đa phương thức phải đáp ứng các điều kiện kinh doanh theo quy định của pháp luật tương ứng với mỗi phương thức vận tải, bất kể người kinh doanh vận tải và logistics nào cũng có thể trở thành người kinh doanh vận tải đa phương thức. Ngược lại, từ hoạt động của các doanh nghiệp trên thực tế, các doanh nghiệp vận tải với ngành nghề đăng ký là vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương,

vận tải hàng hóa bằng đường bộ... hay doanh nghiệp kinh doanh logistics cũng có thể ký kết và thực hiện các hợp đồng vận chuyển hàng hóa với sự kết hợp các phương thức vận chuyển như đối với một hợp đồng VTĐPT, nhưng dưới các tên gọi như hợp đồng vận chuyển container hoặc hợp đồng logistics. Khác với VTĐPT quốc tế bắt buộc phải có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế, VTĐPT nội địa không cần có Giấy phép, không bị ràng buộc bởi việc đăng ký kinh doanh ngành nghề VTĐPT. Do đó, rất khó để xác định khi nào doanh nghiệp tham gia với vai trò người kinh doanh VTĐPT, quan hệ được xác lập là VTĐPT hay vận tải kết hợp thông thường để thực hiện hoạt động quản lý nhà nước đối với hoạt động này.

Ngoài ra, việc phân chia VTĐPT thành VTĐPT nội địa và VTĐPT quốc tế chưa phù hợp, gây bất lợi cho các doanh nghiệp kinh doanh VTĐPT nội địa. Mặc dù các nhà làm luật Việt Nam với việc phân biệt hai hình thức VTĐPT nội địa và quốc tế hướng tới mục đích thể chế hóa chính sách phát triển VTĐPT, tạo điều kiện cho sự phát triển của VTĐPT nội địa. Tuy nhiên, pháp luật lại chưa có các quy định đặc thù cho các hoạt động này, do đó chưa đạt được mục đích đặt ra, đồng thời tồn tại quy định chưa phù hợp khi áp dụng chung cho cả VTĐPT nội địa và VTĐPT quốc tế. Việc phân chia thành hai hình thức này còn dẫn đến việc tạo ra sự bất lợi cho chính các doanh nghiệp trong nước trong áp dụng một số chính sách.

3. Một số giải pháp nhằm hoàn thiện pháp luật về điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức

Một là, ban hành một luật riêng điều chỉnh hoạt động kinh doanh vận tải đa phương thức.

Vận tải đa phương thức là một hình thức vận chuyển hàng hóa có tính chất phức tạp do sự kết hợp của nhiều phương thức vận chuyển khác nhau, điều này dẫn đến những vấn đề phát sinh trong các giai đoạn chuyển tải giữa các phương thức vận chuyển. Bên cạnh đó, tính chất của vận

tải đa phương thức cũng làm phát sinh các yêu cầu quản lý đặc thù về điều kiện kinh doanh, trách nhiệm của các bên liên quan và cơ chế giải quyết tranh chấp trong các tình huống chuyển tải hàng hóa qua lại giữa các phương thức. Do đó, để quản lý hiệu quả và toàn diện loại hình vận chuyển này, việc ban hành một đạo luật riêng là cần thiết. Đạo luật này sẽ không chỉ cung cấp các quy định chi tiết về điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức, mà còn giúp đảm bảo tính thống nhất và minh bạch trong việc thực thi các quy định pháp luật liên quan đến hoạt động này.

Hai là, sửa đổi, bổ sung Nghị định số 87/2009/NĐ-CP, Nghị định số 63/2017/NĐ-CP, Nghị định số 144/2018/NĐ-CP ngày 16/10/2018 của Chính phủ về sửa đổi bổ sung các Nghị định về vận tải đa phương thức và các nghị định khác liên quan đến điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức.

Theo đó, mục tiêu của sự điều chỉnh này là nhằm thống nhất các quy định liên quan đến điều kiện kinh doanh và đăng ký kinh doanh vận tải đa phương thức. Bằng việc sửa đổi bổ sung này, Nhà nước sẽ tăng cường quản lý thị trường vận tải, bao

gồm cả vận tải đa phương thức, đảm bảo tính hiệu quả và sự minh bạch trong các quy trình thủ tục liên quan. Đồng thời, việc đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính sẽ tạo ra một môi trường cạnh tranh lành mạnh và bình đẳng giữa các doanh nghiệp trong lĩnh vực này. Việc phân định rõ chức năng quản lý nhà nước và chức năng kinh doanh thương mại cũng là yếu tố cần thiết để khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư và kinh doanh trong lĩnh vực vận tải, góp phần thúc đẩy sự phát triển của ngành này.

4. Kết luận

Vận tải đa phương thức là hình thức vận chuyển hàng hóa tiên tiến, có vị trí, vai trò quan trọng trong thương mại hàng hóa góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và hội nhập quốc tế. Cùng với chủ trương xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, tăng cường kết nối giữa các hình thức vận tải, việc hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức của Việt Nam là một yêu cầu hoàn toàn khách quan, đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn và bối cảnh hội nhập hiện nay ■

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN:

- [1] Viện Ngôn ngữ học (2002), Từ điển tiếng Việt, NXB Đà Nẵng, 1005 - 1106.
- [2] Đào Duy Anh (2001), Hán - Việt từ điển, NXB Khoa học xã hội, 143 - 230.
- [3] Trường Đại học Ngoại thương (2011), Giáo trình Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương, NXB Thông tin và Truyền thông, tr.187.
- [4] Trường Đại học Luật Hà Nội (2016), Giáo trình Luật Thương mại quốc tế, NXB Tư pháp.
- [5] United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, (Geneva, 24 May 1980).

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- 1. Quốc hội Nước CHXHCN Việt Nam (2015). Bộ luật Dân sự năm 2015.
- 2. Chính phủ (2009). Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 về vận tải đa phương thức.
- 3. Chính phủ (2018). Nghị định số 144/2018/NĐ-CP ngày 16/10/2018 về sửa đổi bổ sung các Nghị định về vận tải đa phương thức.

4. Nguyễn Hồng Vân (2011), Vận tải đa phương thức và giao nhận hàng hóa, Nhà xuất bản Hải Phòng.
5. Trường Đại học Ngoại thương (2011), Giáo trình Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương, NXB Thông tin và Truyền thông.

Ngày nhận bài: 12/7/2024

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 26/7/2024

Ngày chấp nhận đăng bài: 14/8/2024

Thông tin tác giả:

NGUYỄN NGỌC THUYỀN

Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải

VIETNAM'S LAWS ON MULTIMODAL TRANSPORT BUSINESS CONDITIONS

● **NGUYEN NGOC THUYEN**

University of Transport Technology

ABSTRACT:

The burgeoning growth of multimodal transport in Vietnam has necessitated timely legal adaptations to accommodate its expanding role in the economy. While significant progress has been made, the current legal framework governing multimodal transport business conditions exhibits certain shortcomings that warrant attention. This study analyzed and evaluated the existing Vietnamese laws pertaining to multimodal transport, identifying areas for improvement. The study proposed specific recommendations, including amendments to relevant government decrees and the development of a standalone law dedicated to multimodal transport business conditions. These measures aimed to enhance consistency, transparency, and the overall effectiveness of legal regulations governing this crucial economic activity.

Keywords: business conditions, multimodal transport, law.