

## BÁO CÁO RÀ SOÁT

# ĐIỀU KIỆN KINH DOANH VÀ QUYỀN TỰ DO KINH DOANH Ở VIỆT NAM



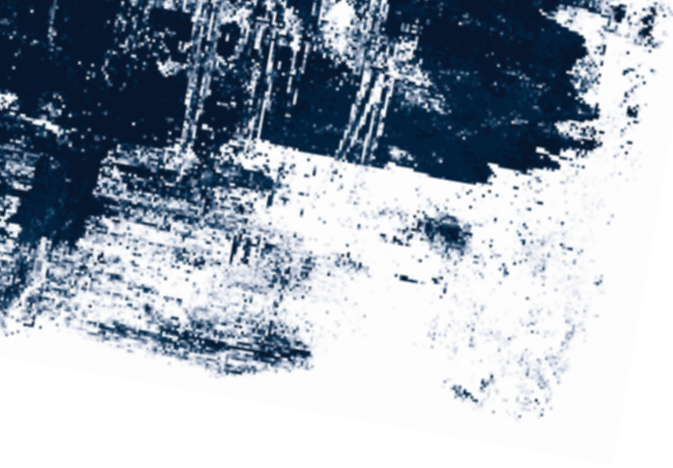




BÁO CÁO RÀ SOÁT

---

# ĐIỀU KIỆN KINH DOANH VÀ QUYỀN TỰ DO KINH DOANH Ở VIỆT NAM



**Nhóm nghiên cứu:**

Đậu Anh Tuấn  
Nguyễn Thị Diệu Hồng  
Tạ Thanh Hoa  
Nguyễn Minh Đức  
Phan Minh Thùy

**Nhóm hỗ trợ kỹ thuật:**

Nguyễn Hoàng Tuấn Linh  
Thắng Quang Ngọc  
Nguyễn Minh Chiến

# Lời nói đầu

“Quyền tự do kinh doanh” lần đầu tiên được ghi nhận trong Hiến pháp năm 1992 và tiếp tục được tái khẳng định theo hướng rộng hơn trong Hiến pháp năm 2013: “Mọi người có quyền tự do kinh doanh trong những ngành nghề mà pháp luật không cấm”. Quy định này thể hiện sự cởi mở và khuyến khích của Nhà nước đối với các hoạt động kinh doanh của người dân, doanh nghiệp. Đây cũng là tiền đề quan trọng để thay đổi về tư duy quản lý nhà nước đối với hoạt động kinh doanh. Và thực tế, hệ thống pháp luật kinh doanh của nước ta trong vài năm gần đây đã có những chuyển mình mạnh mẽ, theo hướng tích cực, tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho doanh nghiệp. Điều này thể hiện rõ nhất ở hai văn bản quan trọng là Luật doanh nghiệp 2014, Luật đầu tư 2014 và hàng loạt chính sách “cởi trói” cho doanh nghiệp đã được ban hành, các giấy phép con bị bãi bỏ, thủ tục gia nhập thị trường đơn giản, thuận tiện hơn nhiều, các thủ tục hành chính dần được tinh giản và tạo thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp...

Tuy nhiên, bên cạnh những chuyển mình theo hướng tích cực trên, thì trong hệ thống pháp luật vẫn còn chứa đựng nhiều “rào cản” khiến cho việc hiện thực hóa “quyền tự do kinh doanh” gặp nhiều thách thức.

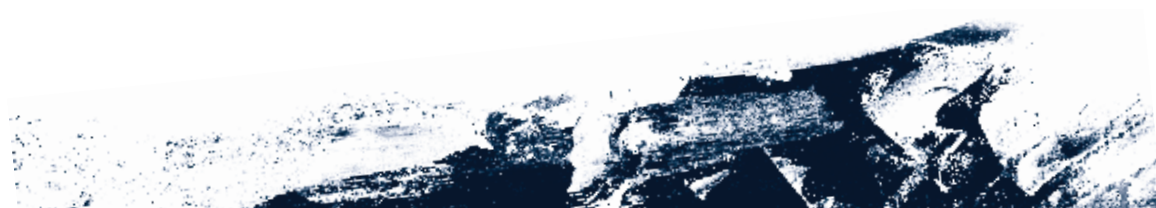
Với mong muốn thúc đẩy quyền tự do kinh doanh, truyền tải tiếng nói cộng đồng doanh nghiệp tới các nhà làm chính sách, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI), với sự hỗ trợ của Ngân hàng Thế giới (The World Bank) đã tiến hành rà soát các ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện trong Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện tại Luật đầu tư 2014 (sửa đổi Danh mục năm 2016) và điều kiện kinh doanh của một số ngành, nghề kinh doanh có điều kiện thuộc phạm vi quản lý của ba Bộ: Công Thương, Giao thông vận tải, Khoa học và Công nghệ, qua đó nhận diện những ngành, nghề kinh doanh, điều kiện kinh doanh chưa phù hợp để kiến nghị bãi bỏ/sửa đổi. VCCI hy vọng Báo cáo nghiên cứu sẽ là thông tin hữu ích cho các cơ quan nhà nước có thẩm quyền khi xem xét, đánh giá các chính sách pháp luật kinh doanh.

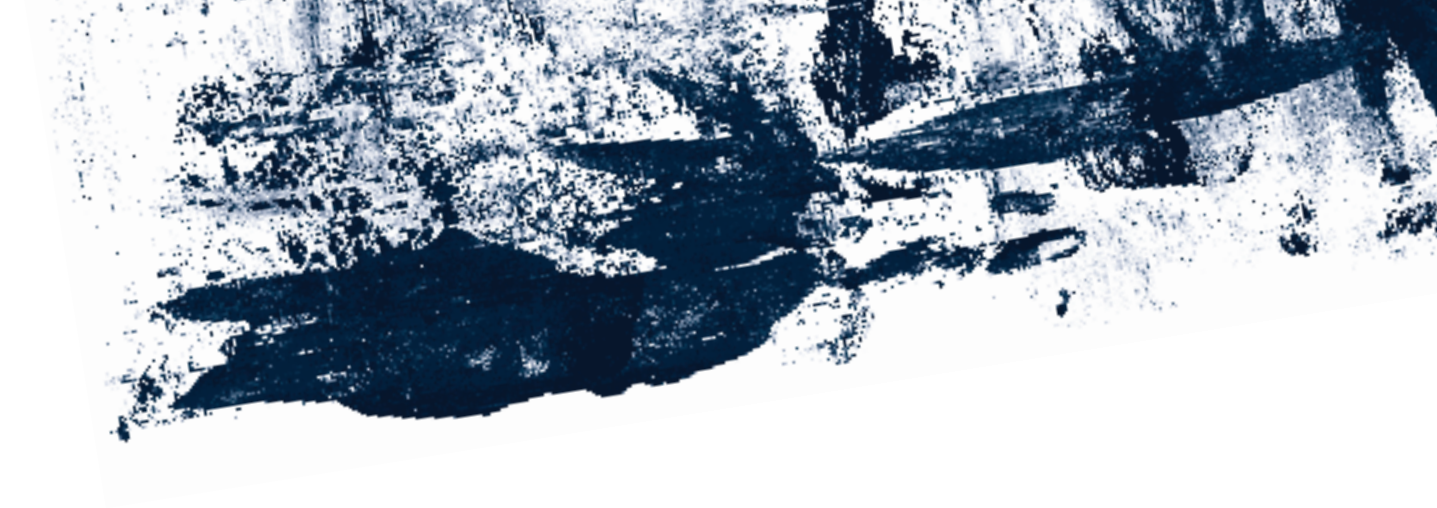
Báo cáo này được xây dựng dựa trên nghiên cứu, đánh giá của Nhóm nghiên cứu và ý kiến phản ánh của doanh nghiệp, hiệp hội trong quá trình góp ý xây dựng các chính sách có liên quan. Kết cấu của Báo cáo gồm hai phần lớn:

- **Phần I: Ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện – Nhận diện và Kiến nghị.** Ở phần này, Nhóm nghiên cứu rà soát và đánh giá các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện quy định tại Phụ lục IV Luật đầu tư 2014 (sửa đổi Danh mục năm 2016) qua đó đưa ra các kiến nghị về tính phù hợp của một số ngành, nghề khi xác định là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện;
- **Phần II: Điều kiện kinh doanh một số ngành, nghề thuộc lĩnh vực quản lý của Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Khoa học và Công nghệ - Nhận diện và Kiến nghị.** Ở phần này, Nhóm nghiên cứu rà soát và đánh giá các điều kiện kinh doanh của một số ngành, nghề thuộc phạm vi quản lý của ba Bộ, qua đó đưa ra các kiến nghị cụ thể về việc bãi bỏ/sửa đổi các điều kiện kinh doanh chưa phù hợp.

VCCI trân trọng cảm ơn các doanh nghiệp, hiệp hội doanh nghiệp trong suốt thời gian qua đã đồng hành cùng VCCI trong các hoạt động đóng góp xây dựng chính sách, pháp luật.

Những đánh giá trong Báo cáo này là của Nhóm nghiên cứu và do đó không thể hiện quan điểm chính thức của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam.





Nhóm nghiên cứu xin gửi lời cảm ơn chân thành và sâu sắc tới các chuyên gia đã tham gia đóng góp/bình luận sâu sắc về Báo cáo nghiên cứu:

Ông Trần Hữu Huỳnh - Chủ tịch Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam

Ông Phan Đức Hiếu - Phó Viện trưởng Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương

Ông Lê Văn Hà - Giám đốc Công ty Tư vấn Quang Minh

Ông Ngô Khắc Lễ - Trọng tài viên Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam

# Mục lục

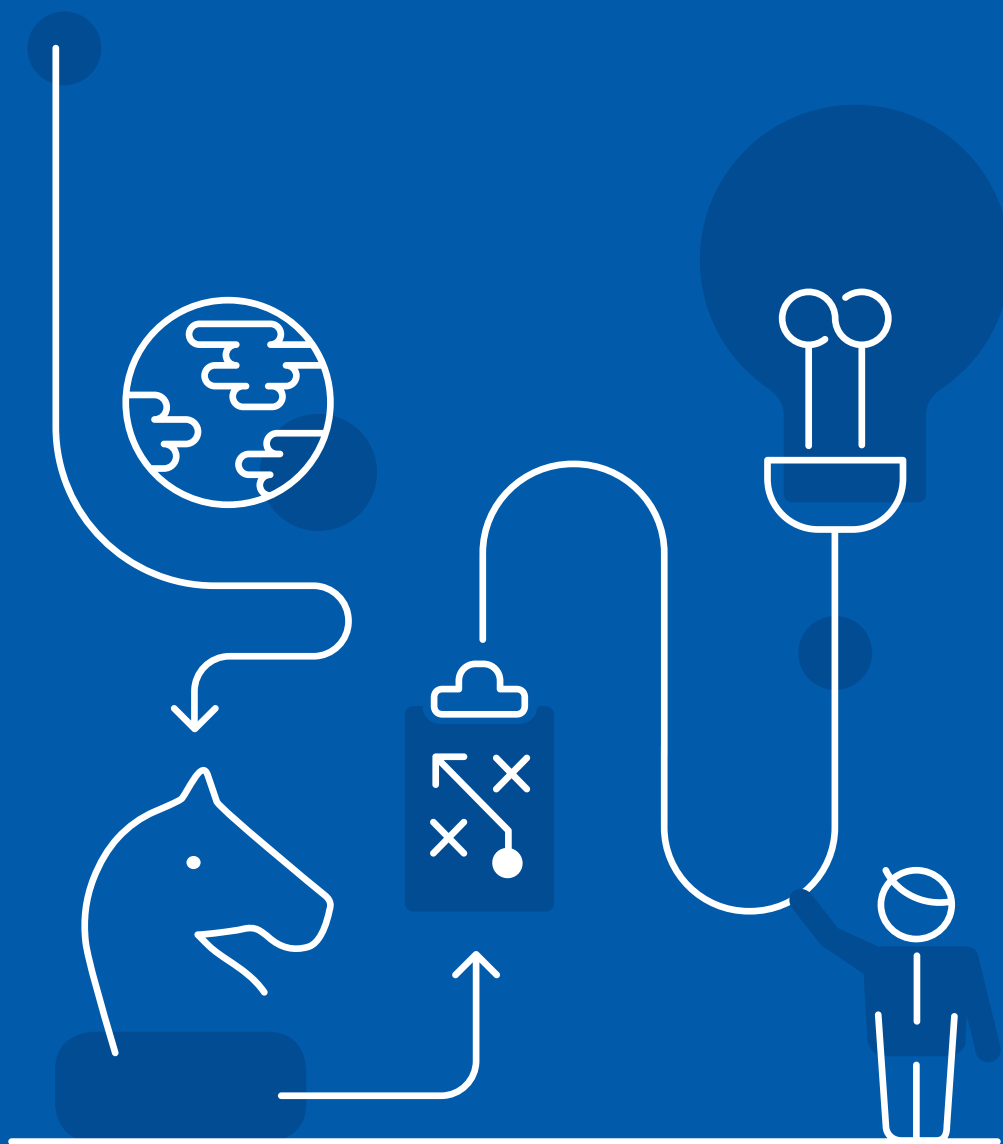
LỜI NÓI ĐẦU .....	03
<b>PHẦN I: NGÀNH, NGHỀ ĐẦU TƯ KINH DOANH CÓ ĐIỀU KIỆN - NHẬN DIỆN VÀ KIẾN NGHỊ</b> .....	<b>06</b>
TỔNG QUAN .....	08
RÀ SOÁT CHI TIẾT .....	13
<b>PHẦN II: ĐIỀU KIỆN KINH DOANH MỘT SỐ NGÀNH, NGHỀ THUỘC LĨNH VỰC QUẢN LÝ CỦA BỘ CÔNG THƯƠNG, BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI, BỘ KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ - NHẬN DIỆN VÀ KIẾN NGHỊ</b> .....	<b>24</b>
TỔNG QUAN .....	26
<b>BỘ CÔNG THƯƠNG</b> .....	<b>32</b>
TỔNG QUAN .....	34
RÀ SOÁT CHI TIẾT .....	43
<b>BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI</b> .....	<b>64</b>
TỔNG QUAN .....	66
RÀ SOÁT CHI TIẾT .....	76
<b>BỘ KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ</b> .....	<b>96</b>
TỔNG QUAN .....	98
RÀ SOÁT CHI TIẾT .....	103
PHỤ LỤC VỀ CÁC VĂN BẢN RÀ SOÁT VÀ KIẾN NGHỊ .....	114
TÀI LIỆU THAM KHẢO .....	124





01

Ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện  
– Nhận diện và Kiến nghị



# Tổng quan

“Ngành, nghề kinh doanh có điều kiện” là khái niệm không mới trong hệ thống pháp luật nước ta, tuy nhiên lại không có một định nghĩa chính thức nào khái niệm này cho đến khi Luật đầu tư 2014 ra đời. Trước năm 2014, các nhà làm chính sách vẫn ban hành điều kiện kinh doanh đối với các ngành, nghề thuộc phạm vi quản lý của mình mà không đưa ra lý do giải thích về các mục tiêu của các quy định đó hoặc khi giải trình thường ít khi liên hệ tới các lợi ích công cộng. Trong nhiều trường hợp, quy định điều kiện kinh doanh thế nào hay xác định ngành, nghề nào là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện hoàn toàn dựa vào ý chí chủ quan của các nhà làm luật.

Vì không có chuẩn chung nào để đánh giá tính hợp lý, cần thiết của các quy định về điều kiện kinh doanh hay ngành, nghề kinh doanh có điều kiện, nên xảy ra hiện tượng, nhiều ngành, nghề đáng lẽ ra không cần phải kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh nhưng vẫn được xác định là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện. Điều này vô hình trung khiến cho quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp bị hạn chế đáng kể.

Có thể cho rằng, Luật đầu tư 2014 ban hành là một bước đột phá mạnh mẽ về các quy định liên quan đến điều kiện kinh doanh. Lần đầu tiên, trong văn bản cấp luật, mục tiêu khi quy định về ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện và điều kiện kinh doanh được xác định rõ ràng, đó là vì “lý do quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, đạo đức xã hội, sức khỏe cộng đồng<sup>1</sup>”. Những mục tiêu này đã thể hiện quan điểm đúng đắn về cách hành xử của Nhà nước đối với các chủ thể kinh doanh, đó là chỉ kiểm soát các hoạt động tác động đến trật tự công.

Bên cạnh xác định mục tiêu, Luật đầu tư 2014 cũng đưa ra Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện (sau đây gọi tắt là Danh mục). Có nghĩa là 243 ngành, nghề trong Danh mục là những ngành, nghề, khi thực hiện kinh doanh sẽ tác động đến các lợi ích công cộng đến mức buộc Nhà nước phải can thiệp bằng điều kiện kinh doanh.

Danh mục tại Luật đầu tư 2014 đã qua một lần sửa đổi năm 2016, điều chỉnh từ 267 xuống còn 243 ngành, nghề kinh doanh có điều kiện, trong đó đã loại bỏ khá nhiều ngành, nghề kinh doanh; sửa đổi phạm vi của một số ngành, nghề và bổ sung thêm mới một số ngành, nghề. Nhìn tổng thể, Danh mục sửa đổi năm 2016 đã thể hiện được tinh thần cải cách, thúc đẩy quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp, nhất quán với các chính sách tạo thuận lợi cho doanh nghiệp, xây dựng môi trường kinh doanh lành mạnh trong các Nghị quyết 19<sup>2</sup>, Nghị quyết 35<sup>3</sup> của Chính phủ.

Mặc dù có những điểm tích cực trong lần sửa đổi vừa rồi, nhưng không thể khẳng định Danh mục hiện tại đã hoàn hảo. Hoạt động rà soát, đánh giá các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện cần được thực hiện thường xuyên để xác định chính xác các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện phù hợp với mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014, vừa đảm bảo sự quản lý của Nhà nước vừa hiện thực hóa quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp. Điều này cũng phù hợp với các quy định tại Luật đầu tư 2014<sup>4</sup> và Nghị định 118/2015/NĐ-CP của Chính phủ ngày 12/11/2015 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật đầu tư<sup>5</sup>.

Trên tinh thần đó, Nhóm nghiên cứu đã tiến hành rà soát các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong Danh mục để nhận diện những ngành, nghề kinh doanh chưa phù hợp với các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014 qua đó đưa ra các kiến nghị nhằm hoàn thiện Danh mục.

Đây được xem là kiến nghị xuất phát từ phía cộng đồng doanh nghiệp, thể hiện tiếng nói của các chủ thể chịu tác động trực tiếp của quy định về điều kiện kinh doanh, hy vọng sẽ trở thành nguồn thông tin hữu ích cho các nhà làm chính sách cân nhắc, xem xét để tiếp tục sửa đổi, hoàn thiện Danh mục.

1: Khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014 quy định “Ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện là ngành, nghề mà việc thực hiện hoạt động đầu tư kinh doanh trong ngành, nghề đó phải đáp ứng điều kiện vì lý do quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, đạo đức xã hội, sức khỏe cộng đồng”

2: Nghị quyết 19-2016/NQ-CP của Chính phủ ngày 28/4/2016 về những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia hai năm 2016-2017, định hướng đến năm 2020

3: Nghị quyết 35/NQ-CP của Chính phủ ngày 16/5/2016 về hỗ trợ và phát triển doanh nghiệp đến năm 2020

4: Điều 8 Luật đầu tư 2014: “Căn cứ điều kiện kinh tế - xã hội và yêu cầu quản lý nhà nước trong từng thời kỳ, Chính phủ rà soát các ngành, nghề cấm đầu tư kinh doanh, Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện và trình Quốc hội sửa đổi, bổ sung Điều 6 và Điều 7 của Luật này theo thủ tục rút gọn”

5: Khoản 1 Điều 15 Nghị định 118/2015/NĐ-CP: “Hàng năm và theo yêu cầu quản lý của mình, Bộ, cơ quan ngang Bộ có trách nhiệm rà soát, đánh giá tình hình thực hiện các quy định về ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện và các điều kiện đầu tư kinh doanh thuộc phạm vi chức năng quản lý của mình”

## MỤC TIÊU VÀ PHƯƠNG PHÁP RÀ SOÁT

Luật đầu tư và Nghị định 118/2015/NĐ-CP đưa ra các định nghĩa về ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện và điều kiện kinh doanh, theo đó:

*Ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện là ngành, nghề mà việc thực hiện hoạt động đầu tư kinh doanh trong ngành, nghề đó phải đáp ứng điều kiện vì lý do quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, đạo đức xã hội, sức khỏe của cộng đồng<sup>6</sup>.*

*Điều kiện đầu tư kinh doanh là điều kiện mà cá nhân, tổ chức phải đáp ứng theo quy định của luật, pháp lệnh, nghị định và điều ước quốc tế về đầu tư khi thực hiện hoạt động đầu tư, kinh doanh trong các ngành, nghề quy định tại Phụ lục 4 Luật đầu tư<sup>7</sup>.*

*Cá nhân, tổ chức kinh tế được quyền kinh doanh trong ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện quy định tại Phụ lục 4 Luật đầu tư kể từ khi đáp ứng đủ điều kiện và phải bảo đảm đáp ứng điều kiện đó trong quá trình hoạt động đầu tư kinh doanh<sup>8</sup>.*

Dựa vào các quy định trên trong pháp luật về đầu tư, Nhóm nghiên cứu sẽ sử dụng mục tiêu quy định về ngành, nghề kinh doanh có điều kiện vì “lý do quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, đạo đức xã hội, sức khỏe cộng đồng” làm tiêu chí cốt lõi để phân tích, đánh giá ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện.

Cụ thể hơn, mỗi ngành, nghề trong Danh mục sẽ phải trả lời cho các câu hỏi:

- Hoạt động đầu tư kinh doanh trong ngành, nghề này tác động đến lợi ích công cộng nào?
- Mức độ tác động tới lợi ích công cộng của các ngành, nghề kinh doanh đó có đến mức buộc Nhà nước phải can thiệp bằng các điều kiện kinh doanh hay không?
- Có biện pháp quản lý khác hiệu quả hơn là kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh không?

Để trả lời các câu hỏi trên, Nhóm nghiên cứu sẽ:

- Nhận diện khái niệm, phạm vi điều chỉnh thông qua các quy định về ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong các văn bản pháp luật hiện hành, từ đó xác định các tác động *có thể có* của hoạt động kinh doanh này tới lợi ích công cộng; đồng thời xác định đối tượng sẽ chịu tác động từ những rủi ro của ngành, nghề kinh doanh và cơ chế bảo vệ các đối tượng này;
- Tìm kiếm trong hệ thống pháp luật các biện pháp quản lý có liên quan tới hoạt động kinh doanh của ngành, nghề, từ đó phân tích, đánh giá những biện pháp quản lý này *đủ đủ* để kiểm soát các rủi ro xuất phát từ hoạt động kinh doanh tới những lợi ích công cộng (nếu có) hay không?

Trên cơ sở tiến hành các hoạt động trên, Nhóm nghiên cứu sẽ nhận diện các ngành, nghề trong Danh mục:

- Những ngành, nghề đầu tư kinh doanh không cần thiết phải kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh;
- Phạm vi kinh doanh của các ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện kinh doanh chưa phù hợp.

Từ đó, sẽ đưa ra các kiến nghị:

- Bãi bỏ các ngành, nghề ra khỏi Danh mục khi: i) Không tác động đến lợi ích công cộng nào; ii) Mức độ tác động đến lợi ích công cộng không đến mức buộc Nhà nước phải can thiệp hoặc có biện pháp khác quản lý hiệu quả hơn là kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh; iii) Những ngành, nghề không phải là ngành, nghề kinh doanh;
- Sửa đổi phạm vi bị kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh của các ngành, nghề khi đánh giá tổng thể hoạt động kinh doanh chỉ nhận thấy một/một số khâu của hoạt động đầu tư (từ sản xuất đến, phân phối, bán lẻ) là tác động đến lợi ích công cộng đến mức cần kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh.

6: Khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014

7: Khoản 7 Điều 2 Nghị định 118/2015/NĐ-CP

8: Khoản 1 Điều 9 Nghị định 118/2015/NĐ-CP

## KẾT QUẢ RÀ SOÁT CHUNG

Dựa trên mục tiêu và phương pháp rà soát trên, Nhóm nghiên cứu đã xem xét tổng quát tất cả các ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện trong Danh mục và nhận thấy:

### I Một số ngành, nghề không nhận thấy tác động đáng kể nào tới lợi ích công cộng

Hầu hết các ngành, nghề này đều mang “dáng dấp” của hoạt động kinh doanh thông thường. Những rủi ro, nếu có, sẽ tác động đến các chủ thể tư và các chủ thể này đã có hệ thống pháp luật tư bảo vệ. Các ngành, nghề được tìm thấy có tính chất này gồm: Kinh doanh dịch vụ mua bán nợ (Mục 36); Xuất khẩu gạo (Mục 55); Kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển (Mục 90); Kinh doanh dịch vụ in, trừ in bao bì (Mục 128).

### I Các ngành, nghề không nhận thấy rõ tính đặc thù so với các ngành, nghề kinh doanh thông thường cùng loại

Sở dĩ điều kiện kinh doanh áp dụng đối với một số ngành, nghề, bởi vì tính chất đặc thù của ngành, nghề đó so những ngành, nghề kinh doanh thông thường khác. Tính chất đặc thù đó là những tác động tới lợi ích công cộng đến mức buộc Nhà nước phải quản lý bằng các điều kiện trước khi hoạt động kinh doanh.

Như đã phân ánh ở trên, việc kiểm soát ngành, nghề kinh doanh bằng điều kiện chỉ nhằm mục đích lợi ích công cộng, an ninh quốc gia, quốc phòng, sức khỏe cộng đồng, môi trường. Do đó, đối với những ngành nghề có cùng tính chất, nhưng lại có sự khác nhau về phương thức quản lý (một bên là ngành nghề kinh doanh thông thường, một bên là ngành nghề kinh doanh có điều kiện) thì cần phải chứng minh được tính đặc thù của ngành, nghề bị kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh (phải liên quan đến các mục tiêu ở trên) so với các ngành, nghề còn lại.

Rà soát tổng thể Danh mục, không nhận thấy tính chất đặc thù của một số ngành, nghề kinh doanh, cụ thể là ở các ngành, nghề: Kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh (Mục 57); Kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng xe ô tô (Mục 78); Kinh doanh dịch vụ quản lý, vận hành nhà chung cư (Mục 119); Kinh doanh dịch vụ lữ hành (Mục 210).

### I Các ngành, nghề có thể quản lý bằng hình thức khác thay vì điều kiện kinh doanh

Về mặt logic, điều kiện kinh doanh là điều kiện ràng buộc, hạn chế và kiểm soát chủ thể kinh doanh. Vì thế công cụ “điều kiện kinh doanh” chỉ nên sử dụng trong các trường hợp hoạt động sản xuất, kinh doanh của chủ thể kinh doanh có thể tác động đến trật tự công (ví dụ: đối với hoạt động khám bệnh, chữa bệnh: yếu tố trình độ của người khám bệnh là rất quan trọng, vì tác động trực tiếp đến sức khỏe, tính mạng con người, do đó cần phải kiểm soát ngay từ đầu, trước khi các chủ thể này thực hiện hoạt động khám bệnh, chữa bệnh).

Đối với những trường hợp mà bản thân quá trình sản xuất, kinh doanh của chủ thể kinh doanh không tác động đến các lợi ích công cộng nhưng các sản phẩm, hàng hóa là kết quả của quá trình đó lại có thể tác động đến trật tự công thì phương pháp quản lý thích hợp (và đang áp dụng) là các giới hạn kỹ thuật tối thiểu mà sản phẩm, hàng hóa đó (thường thể hiện bằng các quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn kỹ thuật) buộc phải đáp ứng nếu muốn tiêu thụ tại thị trường. Hiện tại, trên thị trường có các tổ chức chứng nhận sự phù hợp, đây là các tổ chức được cấp phép để thực hiện các hoạt động chứng nhận sự phù hợp của sản phẩm, hàng hóa với các quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn kỹ thuật.

Như vậy, với việc ban hành các quy chuẩn kỹ thuật (kiểm soát những rủi ro của hàng hóa có thể tác động đến lợi ích công cộng) và đảm bảo sự phù hợp của sản phẩm, hàng hóa thông qua sự xác nhận của các tổ chức chứng nhận, Nhà nước có thể kiểm soát được những tác động tới lợi ích công cộng của hoạt động kinh doanh thay vì ban hành các điều kiện kinh doanh đối với các chủ thể.

Đối với những hàng hóa, dịch vụ không có quy chuẩn kỹ thuật/tiêu chuẩn kỹ thuật và các sản phẩm, hàng hóa này có những tác động nhất định đến trật tự công, trong một số trường hợp, yêu cầu về điều kiện đối với các chủ thể kinh doanh thường không mang đến hiệu quả kiểm soát tốt hơn/có ý nghĩa so với các biện pháp quản lý khác như đặt ra các yêu cầu nhất định đối với các sản phẩm, hàng hóa trước khi lưu thông thị trường; quy định các nghĩa vụ mà doanh nghiệp phải thực hiện trong quá trình kinh doanh; quy định các chế tài đủ mạnh có tính răn đe đối với các hành vi vi phạm...

Một số ngành, nghề có thể kiểm soát bằng hình thức quản lý khác thay vì điều kiện kinh doanh là: Sản xuất, sửa chữa chai chứa khí dầu mỏ hóa lỏng (chai LPG) (Mục 43); Kinh doanh dịch vụ quản lý, vận hành cơ sở hỏa táng (Mục 120); Sản xuất mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe gắn máy (Mục 203); Kinh doanh dịch vụ sản xuất, phát hành và phổ biến phim (Mục 206); Kinh doanh dịch vụ giới thiệu sản phẩm quảng cáo đến công chúng (Mục 215).

## I Các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong Danh mục xác định phạm vi kiểm soát quá mức cần thiết/không chính xác

Đối với ngành, nghề được xác định có tác động đáng kể tới lợi ích công cộng thì cần xem xét đến phạm vi cần kiểm soát đến đâu.

“Kinh doanh là việc thực hiện liên tục một, một số hoặc tất cả các công đoạn của quá trình đầu tư, từ sản xuất đến tiêu thụ sản phẩm hoặc cung ứng dịch vụ trên thị trường nhằm mục đích sinh lợi”<sup>9</sup>. Như vậy, nếu một ngành, nghề nào đó trong Danh mục có gắn cụm từ “kinh doanh” thì sẽ được hiểu tất cả các công đoạn của quá trình đầu tư, từ sản xuất đến tiêu thụ sản phẩm hoặc cung ứng dịch vụ của ngành, nghề đó phải đáp ứng điều kiện kinh doanh.

Ở một số ngành, nghề không phải tất cả các công đoạn của quá trình đầu tư đều tác động đến lợi ích công cộng mà chỉ là một/một vài khâu trong quá trình đó cần được kiểm soát. Do đó, nếu không phân tách rõ phạm vi mà sử dụng chung cụm từ “kinh doanh” trước tên của ngành, nghề sẽ khiến cho việc kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh mở rộng ra quá mức cần thiết, ảnh hưởng đến quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp.

Rà soát nhận thấy trong Danh mục có một số ngành, nghề có phạm vi kinh doanh bị kiểm soát quá rộng.

Kinh doanh thức ăn thủy sản, thức ăn chăn nuôi (Mục 151): Với ngành, nghề kinh doanh này thì khâu *sản xuất* thức ăn chăn nuôi, thức ăn thủy sản có thể sẽ tác động đến lợi ích công cộng (chất lượng thức ăn chăn nuôi, thức ăn thủy sản sẽ ảnh hưởng đến chất lượng của các vật nuôi, thủy sản; sức khỏe của người sử dụng các thực phẩm từ vật nuôi, thủy sản). Trong khi đó, chưa nhận thấy hoạt động *buôn bán* thức ăn thủy sản, thức ăn chăn nuôi có ảnh hưởng đến trật tự công đến mức Nhà nước buộc phải can thiệp (chất lượng của sản phẩm đã được kiểm soát trước đó; quá trình mua bán sản phẩm cũng ít tác động đến chất lượng của hàng hóa).

Cùng tính chất tương tự trên, các ngành, nghề như: Kinh doanh thủy sản (Mục 150); Kinh doanh thuốc bảo vệ thực vật (Mục 161); Kinh doanh phân bón (Mục 174); Kinh doanh giống cây trồng (Mục 176); Kinh doanh giống thủy sản (Mục 177), chỉ cần kiểm soát điều kiện kinh doanh ở khâu *sản xuất*.

Cũng liên quan đến phạm vi, do các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện sẽ hạn chế phần nào quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp, vì vậy phạm vi của mỗi ngành, nghề cần được xác định rõ ràng, tránh hiện tượng có nhiều cách diễn giải khiến cho phạm vi bao trùm lên cả những hoạt động kinh doanh không cần thiết phải kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh.

## I Trong Danh mục có một số ngành, nghề kinh doanh có phạm vi không rõ

Cụ thể là: Kinh doanh thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Bộ Công Thương (Mục 52); Kinh doanh thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (Mục 172); Kinh doanh thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Bộ Y tế (Mục 194).

Không rõ đây là những loại thực phẩm nào? Liệu có phải là tất cả các loại thực phẩm không (bởi rốt cuộc thì một loại thực phẩm sẽ hoặc là thuộc lĩnh vực quản lý của một Bộ hoặc nhiều Bộ, cơ bản không có loại thực phẩm nào không thuộc lĩnh vực quản lý của Bộ nào cả).

Hơn nữa, trong Danh mục có một số loại hàng hóa thực phẩm cũng thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ Công Thương nhưng được tách riêng ra thành các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện (ví dụ: gạo, thực phẩm đông lạnh). Khái niệm “thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Bộ Công Thương” có thể chồng lấn với các nhóm hàng này.

Trong khi đó, quan trọng nhất trong kiểm soát thực phẩm chính là an toàn thực phẩm. Do đó cần đặt ra những yêu cầu đối với quá trình sản xuất, kinh doanh đối với các loại thực phẩm này để đảm bảo về an toàn thực phẩm. Ngoài mục tiêu trên thì không nên có ràng buộc nào khác đối với các chủ thể kinh doanh loại mặt hàng này. Quy định tại Mục 52, Mục 172, Mục 194 có thể hiểu là sẽ quản lý bao trùm (không chỉ giới hạn ở “an toàn thực phẩm”) đối với hoạt động kinh doanh thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của các Bộ. Như vậy là biện pháp quản lý quá mức cần thiết, gây khó khăn cho doanh nghiệp.

## I Ngành, nghề trong Danh mục không phải là ngành, nghề kinh doanh

Về nguyên tắc, các ngành, nghề trong Danh mục là các *ngành, nghề kinh doanh* – tức là có các đặc điểm: hoạt động phát sinh lợi nhuận; hoạt động có đặc trưng chung của một lĩnh vực nào đó. Rà soát Danh mục lại nhận thấy có ngành, nghề không phải là hoạt động kinh doanh; có ngành, nghề, xét về bản chất lại không phải là ngành, nghề (ví dụ: kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc. Lô-gi-stíc bao gồm một hoặc nhiều hoạt động như: vận tải, đóng gói; làm thủ tục thuê, hải quan... và mỗi hoạt động đó lại là một ngành, nghề được điều chỉnh bởi pháp luật chuyên ngành, do đó khó có thể xem Lô-gi-stíc là một ngành và quy định điều kiện kinh doanh chung cho tất cả các hoạt động).

## KIẾN NGHỊ

Trên cơ sở các nhóm vấn đề được nhận diện, Nhóm nghiên cứu cho rằng:

### **I 16 ngành, nghề sau được xác định là các ngành, nghề kinh doanh điều kiện là chưa phù hợp:**

- Hoạt động dịch vụ của tổ chức trọng tài thương mại (Mục 17);
- Kinh doanh dịch vụ mua bán nợ (Mục 36);
- Sản xuất, sửa chữa chai chứa khí dầu mỏ hóa lỏng (chai LPG) (Mục 43);
- Xuất khẩu gạo (Mục 55);
- Kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh (Mục 57);
- Kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc (Mục 60);
- Kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng xe ô tô (Mục 78);
- Kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển (Mục 90);
- Kinh doanh dịch vụ quản lý, vận hành nhà chung cư (Mục 119);
- Kinh doanh dịch vụ quản lý, vận hành cơ sở hỏa táng (Mục 120);
- Sản xuất mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe gắn máy (Mục 203);
- Kinh doanh dịch vụ sản xuất, phát hành và phổ biến phim (Mục 206);
- Kinh doanh dịch vụ lữ hành (Mục 210);
- Kinh doanh dịch vụ biểu diễn nghệ thuật, trình diễn thời trang, tổ chức thi người đẹp, người mẫu (Mục 212);
- Kinh doanh dịch vụ giới thiệu sản phẩm quảng cáo đến công chúng (Mục 215);
- Kinh doanh dịch vụ in, trừ in bao bì (Mục 128).

### **I 10 ngành, nghề kinh doanh sau có phạm vi kiểm soát chưa phù hợp:**

- Kinh doanh thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Bộ Công Thương (Mục 52);
- Nhượng quyền thương mại (Mục 59);
- Kinh doanh thủy sản (Mục 150);
- Kinh doanh thức ăn thủy sản, thức ăn chăn nuôi (Mục 151);
- Kinh doanh thuốc bảo vệ thực vật (Mục 161);
- Kinh doanh thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (Mục 172);
- Kinh doanh phân bón (Mục 174);
- Kinh doanh giống cây trồng, vật nuôi (Mục 176);
- Kinh doanh giống thủy sản (Mục 177);
- Kinh doanh thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Bộ Y tế (Mục 194).

# Rà soát chi tiết

## Hoạt động dịch vụ của tổ chức trọng tài thương mại (Mục 17)

Về mặt nguyên tắc, các ngành, nghề được xác định trong Danh mục phải là các ngành, nghề kinh doanh – tức là các hoạt động phát sinh lợi nhuận, nhằm mục đích sinh lời như tinh thần quy định tại khoản 16 Điều 2 Luật doanh nghiệp<sup>10</sup>, khoản 5 Điều 3 Luật Đầu tư<sup>11</sup>.

Hoạt động dịch vụ của tổ chức trọng tài thương mại (Mục 17) lại không phản ánh bản chất của một ngành, nghề kinh doanh, bởi “Trung tâm trọng tài hoạt động không vì mục đích lợi nhuận” (khoản 2 Điều 27 Luật trọng tài thương mại). Hơn nữa, đây là cơ quan tài phán, được thành lập với mục đích xét xử, không thể và không nên coi là một ngành, nghề kinh doanh.

Do đó, xác định dịch vụ của tổ chức trọng tài thương mại là một ngành, nghề kinh doanh có điều kiện là *không phù hợp* với tính chất kinh doanh các ngành, nghề trong Danh mục.

## Kinh doanh dịch vụ mua bán nợ (Mục 36)

Về bản chất, mua bán nợ là giao dịch trong đó một khoản nợ (cùng với các quyền và nghĩa vụ gắn với khoản nợ đó) được chuyển từ chủ thể này sang chủ thể khác. “Nợ” – đối tượng của giao dịch này - bao gồm có thể là bất kỳ khoản nợ nào hình thành trong các giao dịch dân sự, thương mại bình thường (các khoản nợ có tính nhạy cảm, của một nhóm đối tượng đặc thù đã thuộc phạm vi điều chỉnh của các văn bản khác<sup>12</sup>). Chủ thể của giao dịch mua bán nợ có thể là bất kỳ chủ thể kinh doanh nào (trừ các chủ thể chuyên nghiệp như các tổ chức tín dụng, các công ty chứng khoán... đã được kiểm soát bằng các văn bản pháp luật khác). Dịch vụ mua bán nợ chỉ là dịch vụ hỗ trợ, thúc đẩy các giao dịch mua bán nợ nói trên. Kết quả của giao dịch mua bán nợ không làm thay đổi nghĩa vụ trả nợ hay khoản nợ, mà chỉ thay đổi chủ thể thực hiện nghĩa vụ đó.

Như vậy, từ tất cả các góc độ (đối tượng, chủ thể, hệ quả), việc thực hiện giao dịch mua bán nợ cũng như kinh doanh dịch vụ mua bán nợ chỉ liên quan tới các chủ thể tham gia, hoàn toàn không có ảnh hưởng nào tới các lợi ích công cộng được liệt kê trong khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

Hơn nữa, theo pháp luật dân sự hiện hành, “nợ” đang được xem là một loại hàng hóa thông thường, được giao dịch bình thường trên thị trường (những khoản nợ “đặc thù”, “nhiều nguy cơ”, ví dụ như các khoản nợ xấu của các ngân hàng, các tổng công ty nhất định... đã có những văn bản khác điều chỉnh). Hệ thống pháp luật về dân sự, thương mại liên quan tới hoạt động mua bán hiện tại đã cung cấp đủ cơ sở pháp lý để điều chỉnh giao dịch mua bán nợ cũng như các giao dịch hỗ trợ mua bán nợ.

## Sản xuất, sửa chữa chai chứa khí dầu mỏ hóa lỏng (chai LPG) (Mục 43)

Chai chứa khí dầu mỏ hóa lỏng (chai LPG) là sản phẩm chứa đựng nguy cơ gây mất an toàn cho người sử dụng, tác động đến môi trường – đây là những lợi ích công cộng cần được kiểm soát. Hiện nay, chai LPG được quản lý theo cơ chế, phải đáp ứng các quy chuẩn kỹ thuật trước khi lưu thông ra thị trường<sup>13</sup>. Bất kỳ chủ thể sản xuất, nhập khẩu, sửa chữa, kiểm định đều phải tuân thủ các quy chuẩn kỹ thuật này.

10: “Kinh doanh là việc thực hiện liên tục một, một số hoặc tất cả các công đoạn của quá trình, đầu tư, từ sản xuất đến tiêu thụ sản phẩm hoặc cung ứng dịch vụ trên thị trường nhằm mục đích sinh lời”

11: “Đầu tư kinh doanh là việc nhà đầu tư bỏ vốn đầu tư để thực hiện hoạt động kinh doanh thông qua việc thành lập tổ chức kinh tế; đầu tư góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp của tổ chức kinh tế; đầu tư theo hình thức hợp đồng hoặc thực hiện dự án đầu tư”

12: Thông tư số 19/2013/TT-NHNN ngày 06/9/2013 của Thống đốc Ngân hàng Nhà nước Việt Nam quy định về việc mua, bán và xử lý nợ xấu của công ty quản lý tài sản của các tổ chức tín dụng Việt Nam

13: Thông tư 08/2016/TT-NHNN của Thống đốc Ngân hàng Nhà nước Việt Nam sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2013/TT-NHNN ngày 06/9/2013 của Thống đốc Ngân hàng Nhà nước Việt Nam quy định về việc mua, bán và xử lý nợ xấu của công ty quản lý tài sản của các tổ chức tín dụng Việt Nam

13: Thông tư 18/2013/TT-BCT của Bộ Công Thương ngày 31/7/2013 ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn chai chứa khí dầu mỏ hóa lỏng bằng thép

Dù chủ thể sản xuất, sửa chữa bằng dây chuyền, thiết bị nào bằng những người có năng lực trình độ ra sao thì sản phẩm cuối cùng trước khi ra thị trường cũng phải được kiểm định, đảm bảo phù hợp theo quy chuẩn kỹ thuật – có nghĩa là sẽ hạn chế/ngăn chặn được những rủi ro tác động đến các lợi ích công cộng. Với cơ chế kiểm soát thông qua chất lượng của sản phẩm là phù hợp và hiệu quả. Do đó, không cần thiết phải yêu cầu chủ thể sản xuất, sửa chữa chai LPG phải đáp ứng điều kiện kinh doanh.

### Xuất khẩu gạo (Mục 55)

“Gạo” được xem là loại hàng hóa liên quan đến an ninh lương thực quốc gia<sup>14</sup>, vì vậy các chính sách quản lý đặc thù liên quan gạo có thể là cần thiết. Tuy nhiên, pháp luật hiện hành đã có nhiều quy định để đảm bảo an ninh quốc gia, quốc phòng và các lợi ích công cộng liên quan đến sản phẩm gạo. Cụ thể, việc cân đối nguồn thóc, gạo hàng hóa xuất khẩu, các yêu cầu về dự trữ lưu thông... đã được quy định khá rõ trong Nghị định 109<sup>15</sup>. Do đó, yêu cầu về điều kiện đối với các doanh nghiệp xuất khẩu gạo để đảm bảo cho lợi ích công cộng là chưa phù hợp.

Ngay cả khi các điều kiện này là cần thiết đi nữa thì các quy định về điều kiện kinh doanh cụ thể của xuất khẩu gạo trong pháp luật hiện tại hoàn toàn không hướng đến hay giúp bảo đảm các mục tiêu công cộng nêu tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014 (ví dụ các điều kiện kinh doanh của hoạt động xuất khẩu gạo chủ yếu liên quan đến quy mô của doanh nghiệp, thật khó lý giải tại sao để xuất khẩu gạo thì thương nhân phải có những điều kiện về cơ sở vật chất với quy mô tối thiểu như trên, và quy mô của doanh nghiệp thì giúp gì cho việc bảo đảm mục tiêu an ninh lương thực?).

### Kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh (Mục 57)

“Hàng thực phẩm đông lạnh” là một trong ba loại mặt hàng (bên cạnh “hàng hóa đã qua sử dụng” và “hàng hóa có thuế tiêu thụ đặc biệt”) bị kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh khi kinh doanh tạm nhập, tái xuất.

Nếu như mục đích kiểm soát đối với hoạt động kinh doanh tạm nhập tái xuất 02 mặt hàng còn lại có thể là hợp lý (“hàng hóa đã qua sử dụng” là loại hàng hóa không khuyến khích, thậm chí là cấm nhập khẩu, vì lý do chất lượng, môi trường... và cần kiểm soát để ngăn chặn loại hàng hóa này được tuồn vào tiêu thụ nội địa; “hàng hóa có thuế tiêu thụ đặc biệt” là nhóm dễ gian lận thuế) thì việc kiểm soát hoạt động kinh doanh tạm nhập, tái xuất “hàng thực phẩm đông lạnh” hầu như không có căn cứ nào thuyết phục:

- Nguy cơ hàng thực phẩm đông lạnh tạm nhập tái xuất tác động tới các lợi ích công cộng lớn hơn so với sản phẩm tương tự hầu như không thể chứng minh được (ít nhất là trong so sánh với các mặt hàng thực phẩm đông lạnh nhập khẩu/xuất khẩu hoặc các mặt hàng thực phẩm khác không phải đông lạnh tạm nhập tái xuất – trong khi việc tạm nhập tái xuất các sản phẩm này không hề bị kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh);
- Hoạt động tạm nhập tái xuất thực phẩm đông lạnh là một loại *hoạt động* trong quá trình kinh doanh chứ không phải một *ngành, nghề kinh doanh* (bởi ít có ai thành lập doanh nghiệp chỉ để tạm nhập tái xuất thực phẩm đông lạnh, thường hoạt động này là do các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh thực phẩm thực hiện, bên cạnh các hoạt động khác của họ như sản xuất thực phẩm, mua bán thực phẩm, nhập khẩu/xuất khẩu thực phẩm...). Đối tượng cần kiểm soát ở đây là mỗi lần tạm nhập tái xuất của doanh nghiệp chứ không phải là bản thân doanh nghiệp ngay từ khi họ chưa gia nhập thị trường. Do đó, biện pháp kiểm soát, nếu cần, là hoạt động kiểm soát (qua thủ tục hải quan, vận chuyển chuyển khẩu) đối với từng lô hàng thực phẩm đông lạnh tạm nhập tái xuất chứ không phải là điều kiện kinh doanh đối với chủ thể thực hiện hoạt động tạm nhập tái xuất thực phẩm đông lạnh;

14: Mặc dù suy đoán này có thể đúng hơn với thời kỳ Việt Nam còn thiếu lương thực, với vị trí là nước xuất khẩu gạo lớn nhất nhì thế giới hiện nay, khả năng thiếu gạo tiêu thụ trong nước làm ảnh hưởng tới an ninh lương thực có lẽ là không thực sự lớn

15: Nghị định 109/2010/NĐ-CP của Chính phủ ngày 04/11/2010 về kinh doanh xuất khẩu gạo



- Ngay cả khi giải trình được rằng việc kiểm soát bằng các điều kiện kinh doanh là cần thiết để bảo vệ các lợi ích công cộng thì các điều kiện kinh doanh đối với ngành này (thể hiện trong Điều 3 Nghị định 77/2016/NĐ-CP<sup>16</sup>) không hướng tới việc bảo đảm mục tiêu trật tự công cộng nào.

Ví dụ điều kiện về tiền ký quỹ: Không rõ việc ký quỹ thì sẽ giúp gì cho mục tiêu bảo vệ trật tự công cộng liên quan tới thực phẩm đông lạnh tạm nhập tái xuất? Đứng về góc độ thị trường, yêu cầu doanh nghiệp phải ký quỹ tại ngân hàng đồng nghĩa với việc một khoản tiền của doanh nghiệp sẽ bị “đóng băng” không sử dụng trong quá trình hoạt động. Trong kinh doanh nói chung, một khoản tiền “chết” là điều rất không bình thường, không hợp lý đối với bất kỳ doanh nghiệp nào đặc biệt khi mục tiêu quản lý lại chưa rõ ràng. Đối với các doanh nghiệp siêu nhỏ, nhỏ và vừa, có ít tiềm lực về mặt tài chính nói riêng, việc buộc doanh nghiệp phải giữ khoản tiền “chết” này từ khi gia nhập vào thị trường sẽ ảnh hưởng đáng kể đến tính cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường.

Liên quan tới những yêu cầu về điện, máy móc phục vụ kho: Đây là vấn đề thuộc về quy chuẩn kỹ thuật đối với loại kho để chứa hàng hóa này, chứ không phải là điều kiện kinh doanh.

Từ các phân tích trên cho thấy, việc xác định ngành, nghề kinh doanh này là ngành nghề kinh doanh có điều kiện là chưa hợp lý, ngay bản thân các điều kiện kinh doanh được xác định đối với loại ngành, nghề này cũng không rõ về mục tiêu quản lý cũng như sự phù hợp với các mục tiêu được xác định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư.

### Nhượng quyền thương mại (Mục 59)

“Nhượng quyền thương mại” là hoạt động thương mại, theo đó, bên nhượng quyền cho phép và bên nhận quyền tự mình tiến hành việc mua bán hàng hóa, cung ứng dịch vụ theo cách thức tổ chức kinh doanh do bên nhượng quyền quy định và được gắn với nhãn hiệu hàng hoá, tên thương mại, bí quyết kinh doanh, khẩu hiệu kinh doanh, biểu tượng kinh doanh, quảng cáo của bên nhượng quyền<sup>17</sup>. Bên nhượng quyền có quyền kiểm soát và có nghĩa vụ trợ giúp cho bên nhận quyền trong việc điều hành công việc kinh doanh.

Như vậy, *nhượng quyền thương mại thực ra là phương thức kinh doanh* thay vì ngành nghề kinh doanh như cách tiếp cận của Luật đầu tư 2014. Các hệ thống nhượng quyền hoạt động trong nhiều lĩnh vực khác nhau và đã chịu sự điều chỉnh bởi pháp luật chuyên ngành trong các lĩnh vực đó.

Nếu lĩnh vực mà hệ thống nhượng quyền đang hoạt động là lĩnh vực kinh doanh có điều kiện thì bản thân hệ thống nhượng quyền đó đã phải đáp ứng các điều kiện mà pháp luật quy định trong lĩnh vực đó. Do đó, các tác động của hoạt động nhượng quyền thương mại đối với từng lĩnh vực, ngành, nghề cụ thể đã được kiểm soát thông qua hệ thống pháp luật chuyên ngành.

Vấn đề đặt ra là cần kiểm soát các *giao dịch nhượng quyền thương mại* hay là kiểm soát các hoạt động kinh doanh là đối tượng của giao dịch?

Nếu là các hoạt động kinh doanh là đối tượng của giao dịch thì như phân tích ở trên, đã có pháp luật chuyên ngành trong từng lĩnh vực điều chỉnh và kiểm soát.

Nếu là các giao dịch nhượng quyền thương mại thì không nhận thấy mức độ tác động rõ rệt của giao dịch này tới các lợi ích công đến mức buộc Nhà nước phải can thiệp. Thực tiễn cho thấy, sau 10 năm thực hiện Luật thương mại, chưa thấy báo cáo trường hợp nào các thương nhân trong và ngoài nước “lợi dụng” phương thức kinh doanh nhượng quyền thương mại để gây thiệt hại cho doanh nghiệp, người tiêu dùng, Nhà nước, lợi ích công cộng. Đối tượng chịu ảnh hưởng trong hoạt động này chính là các bên trong giao dịch, cụ thể hơn là bên nhượng quyền. Và các cơ chế giải quyết tranh chấp tư sẽ bảo vệ quyền lợi của các bên.

Ngay cả khi chứng minh được sự cần thiết phải kiểm soát điều kiện của các chủ thể của hoạt động nhượng quyền, thì các điều kiện kinh doanh thiết kế cho hoạt động này cũng chưa hợp lý và ít ý nghĩa, nhất là khi đối chiếu với các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

16: Nghị định 77/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 01/7/2016 sửa đổi, bổ sung một số quy định về điều kiện đầu tư kinh doanh trong lĩnh vực mua bán hàng hóa quốc tế, hóa chất, vật liệu nổ công nghiệp, phân bón, kinh doanh khí, kinh doanh thực phẩm thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Công Thương

17: Điều 284 Luật thương mại 2005

Rất nhiều các điều kiện kinh doanh áp dụng đối với bên trong giao dịch nhượng quyền là chưa hợp lý và là sự can thiệp sâu của Nhà nước vào thị trường. Chẳng hạn, yêu cầu bên nhượng quyền phải có “hệ thống kinh doanh dự định dùng để nhượng quyền đã được hoạt động ít nhất 01 năm”<sup>18</sup>, “Trường hợp thương nhân Việt Nam là Bên nhận quyền sơ cấp từ Bên nhượng quyền nước ngoài, thương nhân Việt Nam đó phải kinh doanh theo phương thức nhượng quyền thương mại ít nhất 01 năm ở Việt Nam trước khi tiến hành cấp lại quyền thương mại”<sup>19</sup>. Không rõ mục tiêu quản lý nhà nước là gì khi đặt ra các điều kiện này. Liệu bên nhượng quyền không có hệ thống kinh doanh dự định dùng để nhượng quyền đã được hoạt động ít nhất 01 năm thì có lợi ích công cộng nào bị ảnh hưởng không? Rõ ràng, các yêu cầu này đều hướng đến tính hiệu quả trong kinh doanh của các bên khi thực hiện nhượng quyền và nếu các bên không đáp ứng thì đối tượng chịu thiệt hại ở đây chính là các bên trong giao dịch. Với tư cách là nhà làm kinh doanh, các thương nhân sẽ phải tự tìm hiểu, đặt ra yêu cầu khắt khe (thậm chí là cao hơn các yêu cầu của quy định trên) cho bên nhận nhượng quyền để trước tiên là đảm bảo quyền lợi cho chính mình.

Nếu cho rằng, hoạt động nhượng quyền từ nước ngoài vào Việt Nam sẽ tác động đến các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh trong nước, mở rộng ra sẽ ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế - đây là những lợi ích công cộng, do đó cần kiểm soát bằng các điều kiện. Quan điểm này có thể là hợp lý, nhưng cần phải xác định rõ phạm vi kiểm soát - chỉ áp dụng cho hoạt động nhượng quyền từ nước ngoài vào Việt Nam còn hoạt động nhượng quyền trong nước không nên có bất kỳ rào cản nào.

### Kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc (Mục 60)

“Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao”<sup>20</sup>.

Có thể thấy, dịch vụ Lô-gi-stíc không có tính chất là *một* ngành, nghề riêng mà bao gồm rất nhiều công việc, liên quan đến nhiều ngành, lĩnh vực khác nhau. Trong đó, có những ngành, nghề phải đáp ứng điều kiện kinh doanh (ví dụ: vận chuyển hàng hóa bằng các phương tiện đường bộ, đường thủy, đường biển; đại lý hải quan; đại lý thuế...), lại có những ngành, nghề không cần phải đáp ứng điều kiện kinh doanh (ví dụ: giao nhận hàng, thực hiện các thủ tục giấy tờ, các hoạt động hỗ trợ khác...). Do đó, không thể xác định một điều kiện chung áp dụng cho các chủ thể cung cấp dịch vụ Lô-gi-stíc.

Mặt khác, nếu xác định Lô-gi-stíc là một ngành, nghề kinh doanh có điều kiện, có nghĩa:

- Khi doanh nghiệp thực hiện các hoạt động thuộc ngành, nghề kinh doanh thông thường, sẽ phải đáp ứng điều kiện kinh doanh về cung ứng dịch vụ Lô-gi-stics, tức là áp đặt điều kiện kinh doanh lên các ngành, nghề không có tác động đáng kể nào tới lợi ích công cộng. Điều này là chưa phù hợp với Luật đầu tư 2014;
- Khi doanh nghiệp thực hiện các hoạt động thuộc ngành, nghề kinh doanh có điều kiện kinh doanh theo pháp luật chuyên ngành, sẽ phải đáp ứng thêm điều kiện kinh doanh của Lô-gi-stíc. Tức là, doanh nghiệp sẽ phải đáp ứng hai lần điều kiện kinh doanh khi kinh doanh một ngành, nghề. Đây là hình thức kiểm soát quá mức cần thiết và chưa hợp lý.

### Kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng xe ô tô (Mục 78)

“Hoạt động bảo hành, bảo dưỡng xe ô tô” là một trong những dịch vụ kỹ thuật thông thường - tương tự như các hoạt động bảo dưỡng, bảo hành hàng hóa khác trên thị trường. Vì vậy, chưa tìm thấy tính đặc thù của loại dịch vụ này hơn các dịch vụ tương tự khác để có thể quy định về điều kiện kinh doanh.

18: Điều 5 Nghị định 35/2006/NĐ-CP ngày 31/3/2006 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành Luật thương mại về hoạt động nhượng quyền thương mại

19: Điều 5 Nghị định 35/2006/NĐ-CP

20: Điều 233 Luật thương mại 2005

Quan trọng hơn, bảo hành, bảo dưỡng xe ô tô là dịch vụ thường đi kèm với dịch vụ bán hàng hoặc sản xuất ô tô và trong quan hệ này trách nhiệm đối với chất lượng sản phẩm thuộc về nhà sản xuất là chủ yếu chứ không phải là người bảo hành, bảo dưỡng. Vì vậy, việc xem hoạt động bảo hành, bảo dưỡng ô tô là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện là rất bất hợp lý.

Giả sử khi việc kiểm soát các dịch vụ này là hợp lý đi nữa thì các điều kiện kinh doanh với ngành này như quy định hiện tại cũng không thể hiện được các mục tiêu quản lý nào trong khi lại cản trở đáng kể đến các doanh nghiệp nhỏ và vừa tham gia vào thị trường này. Ngay chính cơ quan quản lý đối với ngành, nghề này cũng có ý kiến về tính bất hợp lý khi xác định kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng xe ô tô là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện<sup>21</sup>.

### Kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển (Mục 90)

“Đại lý tàu biển” là dịch vụ mà người đại lý nhân danh chủ tàu hoặc người khai thác tàu biển tiến hành các dịch vụ liên quan đến tàu biển hoạt động tại cảng (ví dụ: thực hiện các thủ tục tàu biển đến, rời cảng; ký kết hợp đồng vận chuyển, hợp đồng bảo hiểm hàng hải, hợp đồng bốc dỡ hàng hóa, hợp đồng thuê tàu, hợp đồng thuê thuyền viên; ký phát vận đơn hoặc chứng từ vận chuyển tương đương; cung ứng vật tư, nhiên liệu, thực phẩm, nước sinh hoạt cho tàu biển; trình kháng nghị hàng hải; thông tin liên lạc với chủ tàu hoặc người khai thác tàu; dịch vụ liên quan đến thuyền viên; thu, chi các khoản tiền liên quan đến hoạt động khai thác tàu; giải quyết tranh chấp về hợp đồng vận chuyển hoặc về tai nạn hàng hải và dịch vụ khác liên quan đến tàu biển<sup>22</sup>).

Như vậy, về mặt bản chất, đây là một dịch vụ đại diện/ủy quyền thực hiện công việc, tương tự như rất nhiều hoạt động đại lý trong các lĩnh vực ngành, nghề khác. Những rủi ro xuất phát từ hoạt động dịch vụ đại lý tàu biển này, nếu có, sẽ chỉ ảnh hưởng trực tiếp tới quyền và lợi ích của chủ tàu hoặc người khai thác tàu biển (người đã ủy quyền cho đại lý tàu biển thực hiện các công việc thay mình). Ngay cả khi hoạt động của đại lý tàu biển có liên quan tới cơ quan nhà nước (ví dụ thủ tục cho tàu đến, rời cảng) thì nếu xảy ra rủi ro nào (ví dụ do đại lý làm sai) thì người chịu trách nhiệm trước Nhà nước vẫn là chủ tàu, người khai thác tàu biển chứ không phải đại lý. Vì vậy, gần như không có rủi ro nào đáng kể đối với các trật tự công từ hoạt động đại lý tàu biển lớn hơn tác động từ các ngành nghề kinh doanh thông thường khác.

Nếu lo ngại tính nhạy cảm của dịch vụ này trong trường hợp đại lý tàu biển là doanh nghiệp đầu tư nước ngoài thì hoàn toàn có thể kiểm soát bằng các điều kiện đầu tư theo cam kết, chỉ áp dụng riêng cho nhà đầu tư nước ngoài, chứ không nên là điều kiện kinh doanh (áp dụng cho mọi chủ thể). Chú ý rằng theo cam kết của Việt Nam trong WTO thì lĩnh vực đại lý tàu biển là dịch vụ mà Việt Nam không mở cửa hoàn toàn cho nhà đầu tư nước ngoài (hiện nay, nhà đầu tư nước ngoài chỉ được góp vốn không quá 49% tổng số vốn điều lệ của doanh nghiệp kinh doanh đại lý tàu biển), mà theo quy định của Luật đầu tư 2014 thì doanh nghiệp có vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài dưới 49% tổng vốn điều lệ, cũng được xem là doanh nghiệp trong nước.

### Kinh doanh dịch vụ quản lý, vận hành nhà chung cư (Mục 119) và Kinh doanh dịch vụ quản lý, vận hành cơ sở hạ tầng (Mục 120)

Hai nhóm ngành, nghề này *tương tự* như các nhóm ngành, nghề “Kinh doanh dịch vụ quản lý vận hành hệ thống chiếu sáng, cây xanh” (Mục 122, Danh mục Luật đầu tư 2014) và “Kinh doanh dịch vụ quản lý, vận hành hệ thống cơ sở hạ tầng dùng chung” (Mục 123, Danh mục Luật đầu tư 2014) đã được *bỏ ra khỏi* Danh mục khi xem xét sửa đổi Danh mục năm 2016.

“Vận hành nhà chung cư” là hoạt động có thể tác động đến sự an toàn của con người (người dân sống trong các khu chung cư) và việc kiểm soát điều kiện đối với các chủ thể kinh doanh dịch vụ vận hành nhà chung cư là để hạn chế rủi ro cho các lợi ích công cộng. “Vận hành cơ sở hạ tầng dùng chung” cũng mang tính chất này, nhưng lại được xem xét bỏ ra khỏi Danh mục.

21: Công văn số 4685 ngày 27/4/2016 của Bộ Giao thông vận tải gửi Thủ tướng Chính phủ báo cáo tình hình triển khai quy định của Luật đầu tư về ngành nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực giao thông vận tải

22: Điều 235 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015

Lý do để đưa “kinh doanh quản lý, vận hành hệ thống cơ sở hạ tầng dùng chung” ra khỏi Danh mục là do hiện nay chưa có quy định<sup>23</sup>. Điều này cho thấy, hoạt động vận hành hệ thống cơ sở hạ tầng dùng chung đã diễn ra trên thực tế, chưa có quy định nào quy định về ngành, nghề này và cũng không có rủi ro nào xuất phát từ hoạt động này tác động đến các lợi ích công cộng. Do đó, không cần thiết phải quy định và áp đặt điều kiện đối với ngành nghề này. Với tính chất tương tự như ngành, nghề vận hành hệ thống cơ sở hạ tầng dùng chung, rất khó để lý giải và thuyết phục tại sao lại phải xác định “quản lý, vận hành nhà chung cư” là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện.

Đối với vận hành cơ sở hòa táng, một trong những lý do để áp đặt điều kiện đối với hoạt động này chính là tác động tới môi trường. Lý do này là hợp lý, tuy nhiên thay vì đặt ra điều kiện cho chủ thể kinh doanh, có thể kiểm soát thông qua các tiêu chuẩn kỹ thuật khi vận hành cơ sở hòa táng. Mặt khác, đối với việc kiểm soát ô nhiễm môi trường, hiện nay đã có hệ thống pháp luật về môi trường điều chỉnh. Do đó, xác định “Kinh doanh dịch vụ quản lý, vận hành cơ sở hòa táng” là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện là chưa hợp lý.

### Kinh doanh dịch vụ in, trừ in bao bì (Mục 128)

“In” là hoạt động sử dụng công nghệ, thiết bị để tạo ra sản phẩm in. Dịch vụ này đang được xem là một ngành công nghiệp phụ trợ cho nhiều hoạt động sản xuất, kinh doanh khác trong nền kinh tế (in hoa văn trên vật liệu xây dựng, trên vải may mặc, in bao bì, nhãn mác...). Hoạt động in có thể tác động đến an ninh quốc gia, quốc phòng, trật tự an toàn xã hội chủ yếu liên quan tới các ấn phẩm in (có chứa đựng nội dung không phù hợp với quy định của pháp luật).

Tuy nhiên, vấn đề về nội dung của ấn phẩm in đã được kiểm soát bởi pháp luật về xuất bản - hoạt động do Nhà nước độc quyền thực hiện<sup>24</sup>. Hơn nữa, theo quy định của pháp luật hiện hành cơ sở in cũng không phải là chủ thể chịu trách nhiệm đối với các sản phẩm đặt in (mà là các chủ thể thuê dịch vụ in, sở hữu sản phẩm cần in). Khi nhận các chế bản in thì chủ thể thuê dịch vụ đã phải xuất trình và chứng minh các loại giấy phép có liên quan đến chế bản in “nhạy cảm” (giấy phép hoạt động báo chí, giấy phép xuất bản bản tin; văn bản của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với các biểu mẫu giấy tờ của cơ quan nhà nước...). Như vậy, việc kiểm soát sự tác động tới các lợi ích công cộng, an ninh quốc gia hay trật tự xã hội của hoạt động in đã được kiểm soát thông qua các quy định hiện hành có liên quan.

### Sản xuất mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe gắn máy (Mục 203)

“Mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe máy” là sản phẩm tác động đến sức khỏe, tính mạng của con người sử dụng. Vấn đề cần kiểm soát đối với ngành, nghề kinh doanh này chính là đảm bảo việc sử dụng “mũ bảo hiểm” an toàn của người đi mô tô, xe máy. Điều này có thể kiểm soát thông qua việc yêu cầu về chất lượng sản phẩm trước khi được lưu hành trên thị trường.

Dù chủ thể sản xuất bằng dây chuyền, thiết bị, công nghệ nào, bởi những người có trình độ năng lực ra sao thì sản phẩm cuối cùng trước khi đi ra thị trường cũng phải được kiểm duyệt để đảm bảo phù hợp với các quy chuẩn kỹ thuật theo quy định. Hoạt động chứng nhận hợp quy này sẽ được thực hiện bởi tổ chức chứng nhận sự phù hợp (một tổ chức đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền đánh giá năng lực và xác nhận đủ trình độ để chứng nhận hợp quy). Như vậy, các quy định hiện hành là đủ để kiểm soát về chất lượng sản phẩm hàng hóa, đảm bảo cho các trật tự công không bị xâm phạm.

Do đó, kiểm soát điều kiện đối với các chủ thể kinh doanh mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe máy là không cần thiết, chưa hợp lý và là cản trở lớn đến quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp.

23: Báo cáo giải trình của Cơ quan chủ trì soạn thảo tại thời điểm xây dựng Dự thảo

24: Điều 12 Luật xuất bản

## Kinh doanh dịch vụ sản xuất, phát hành và phổ biến phim (Mục 206)

“*Sản xuất phim* là quá trình tạo ra tác phẩm điện ảnh từ kịch bản văn học đến khi hoàn thành bộ phim”<sup>25</sup>.

“*Phát hành phim* là quá trình lưu thông phim thông qua hình thức bán, cho thuê, xuất khẩu, nhập khẩu”<sup>26</sup>.

“*Phổ biến phim* là việc đưa phim đến công chúng thông qua chiếu phim, phát sóng trên truyền hình, đưa lên mạng internet và phương tiện nghe nhìn khác”<sup>27</sup>.

“Phim” là sản phẩm có thể tác động đến các lợi ích công cộng nếu các nội dung có chứa đựng các thông tin bị cấm quy định tại Điều 11 Luật điện ảnh 2006<sup>28</sup>. Vấn đề kiểm soát đối với các hoạt động kinh doanh này chính là đảm bảo các phim được lưu hành trên thị trường không chứa đựng các nội dung bị cấm.

Theo quy định của pháp luật về điện ảnh<sup>29</sup>, một bộ phim lưu hành trên thị trường (phim do cơ sở sản xuất phim sản xuất, phim nhập khẩu) phải có giấy phép phổ biến do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp/quyết định phát sóng của người đứng đầu đài truyền hình, đài phát thanh - truyền hình<sup>30</sup>; băng phim, đĩa phim phải được dán nhãn kiểm soát của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch<sup>31</sup>.

Với biện pháp cấp phép theo từng sản phẩm, những rủi ro có thể tác động đến các lợi ích công cộng đã được kiểm soát gần như tuyệt đối. Do đó, đặt ra điều kiện kinh doanh cho các chủ thể sản xuất, phát hành, phổ biến phim là không cần thiết, bởi các hoạt động này sẽ không tác động đến trật tự công.

Hơn nữa, ngay cả khi xem xét các điều kiện kinh doanh đối với doanh nghiệp sản xuất phim, cũng không nhận thấy các điều kiện được thiết kế hướng tới mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

Điều kiện để được cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh đối với doanh nghiệp sản xuất phim<sup>32</sup> gồm: i) Có vốn pháp định là 1.000.000.000 (một tỷ VNĐ)<sup>33</sup>; ii) Giám đốc hoặc Tổng Giám đốc có đủ tiêu chuẩn theo quy định (có đủ tiêu chuẩn và điều kiện theo quy định của Luật doanh nghiệp; có năng lực chuyên môn, kinh nghiệm thực tế trong hoạt động điện ảnh).

Các điều kiện gần như không hướng đến mục tiêu nào quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014, dường như chỉ để nhằm mục đích đảm bảo tính hiệu quả trong hoạt động của doanh nghiệp sản xuất phim. Không có căn cứ rõ ràng nào để yêu cầu doanh nghiệp sản xuất phim phải có số vốn tối thiểu là một tỷ VNĐ. Có số vốn này để đảm bảo điều gì? Duy trì hoạt động của doanh nghiệp hay là có vốn để sản xuất phim? Nếu vì mục đích nào thì con số này cũng không phù hợp với thực tế, bởi để sản xuất một bộ phim, số vốn phải bỏ ra lớn hơn rất nhiều số vốn pháp định này.

Điều kiện đối với giám đốc hoặc tổng giám đốc của doanh nghiệp là rất mơ hồ và khá chung chung. Vai trò của giám đốc hoặc tổng giám đốc trong doanh nghiệp rất quan trọng, có thể tác động đến tính hiệu quả của hoạt động kinh doanh, do đó tự bản thân doanh nghiệp sẽ lựa chọn các cá nhân có năng lực để bổ nhiệm. Nhà nước không cần/không nên can thiệp vào vấn đề này.

25: Khoản 7 Điều 4 Luật điện ảnh 2006

26: Khoản 8 Điều 4 Luật điện ảnh 2006

27: Khoản 9 Điều 4 Luật điện ảnh 2006

28: Những hành vi bị cấm trong hoạt động điện ảnh:

- Tuyên truyền chống lại Nhà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam; phá hoại khối đại đoàn kết toàn dân tộc.
- Tuyên truyền, kích động chiến tranh xâm lược, gây hận thù giữa các dân tộc và nhân dân các nước; kích động bạo lực; truyền bá tư tưởng phân đồng, lối sống dâm ô, đồi trụy, hành vi tội ác, tệ nạn xã hội, mê tín dị đoan, phá hoại thuần phong mỹ tục.
- Tiết lộ bí mật của Đảng, Nhà nước; bí mật quân sự, an ninh, kinh tế, đối ngoại; bí mật đời tư của cá nhân và bí mật khác theo quy định của pháp luật.
- Xuyên tạc sự thật lịch sử; phủ nhận thành tựu cách mạng; xúc phạm dân tộc, vĩ nhân, anh hùng dân tộc; vu khống, xúc phạm uy tín của cơ quan, tổ chức, danh dự và nhân phẩm của cá nhân.

29: Luật điện ảnh 2006, Luật sửa đổi, bổ sung Luật điện ảnh 2006 năm 2009 và các văn bản hướng dẫn thi hành Luật này

30: Điều 37 Luật điện ảnh 2006, khoản 1 Điều 1 Luật điện ảnh 2009

31: Khoản 6 Điều 1 Luật điện ảnh sửa đổi năm 2009

32: Điều 14, 15 Luật điện ảnh 2006; Khoản 2 Điều 1 Luật điện ảnh 2009

33: Khoản 1 Điều 11 Nghị định 54/2010/NĐ-CP của Chính phủ ngày 21/5/2010 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật điện ảnh 2006 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật điện ảnh 2009

Như vậy có thể thấy, cơ chế kiểm soát nội dung của mỗi sản phẩm phim trước khi ra thị trường đã ngăn chặn được những tác động tới lợi ích công cộng của sản phẩm này, bản thân các hoạt động sản xuất, phát hành, phổ biến phim không có tác động nào tới lợi ích công và ngay chính các điều kiện được thiết kế cho hoạt động kinh doanh này cũng không liên quan tới lợi ích công cộng nào quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư. Do đó, kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh của các chủ thể trong hoạt động sản xuất, phát hành, phổ biến phim là không thích hợp.

### Kinh doanh dịch vụ lữ hành (Mục 210)

“Lữ hành là việc xây dựng, bán và tổ chức thực hiện một phần hoặc toàn bộ chương trình du lịch cho khách du lịch”<sup>34</sup>.

Những tác động của hoạt động kinh doanh này tới các lợi ích công cộng có thể ở các góc độ: sức khỏe, tính mạng của khách du lịch; các yếu tố về văn hóa, lịch sử được truyền tải đến khách du lịch khi tham gia chương trình du lịch do công ty lữ hành tổ chức. Tuy nhiên, những tác động này đã được kiểm soát bằng các chính sách quản lý về du lịch, như:

- Yêu cầu tổ chức quản lý điểm du lịch, khu du lịch, tuyến du lịch phải có các biện pháp bảo đảm an toàn cho khách du lịch khi đến thăm quan, nghỉ dưỡng;
- Đối với các phương tiện vận chuyển khách du lịch: điều kiện của chủ thể vận chuyển, yêu cầu an toàn của các phương tiện vận chuyển; yêu cầu về trình độ của lái xe và nhân viên phục vụ trên phương tiện đã được quy định tại các văn bản pháp luật về giao thông vận tải (đường bộ, đường sông), pháp luật về du lịch. Tất cả các quy định này đều hướng đến mục đích đảm bảo cho khách du lịch được an toàn và hưởng dịch vụ chất lượng tốt;
- Yêu cầu các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ lữ hành phải mua bảo hiểm cho khách du lịch trong thời gian thực hiện chương trình du lịch nếu khách hàng có yêu cầu (đối với du lịch nội địa)<sup>35</sup>, bắt buộc phải mua bảo hiểm cho khách hàng du lịch ra nước ngoài trong thời gian thực hiện chương trình du lịch<sup>36</sup>, các doanh nghiệp vận chuyển khách du lịch phải mua bảo hiểm hành khách cho khách du lịch theo phương tiện vận chuyển<sup>37</sup>. Như vậy, quyền lợi khách du lịch sẽ được bảo đảm bởi các công ty bảo hiểm, nếu có e ngại về việc công ty kinh doanh lữ hành không thực hiện hết trách nhiệm của mình đối với khách hàng;
- Việc chuyển tải thông tin văn hóa, lịch sử cho khách du lịch được thực hiện thông qua các hướng dẫn viên du lịch. Để được làm hướng dẫn viên du lịch cần phải đáp ứng một số điều kiện nhất định và phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền thẩm định hồ sơ và cấp thẻ hướng dẫn viên du lịch. Như vậy, việc chuyển tải thông tin về các điểm du lịch, khu du lịch hay tuyến du lịch đã được đảm bảo thông qua các hướng dẫn viên du lịch.

Ngoài trật tự công chịu ảnh hưởng trên thì hoạt động kinh doanh dịch vụ lữ hành còn tác động đến các khách hàng sử dụng dịch vụ nhưng ở khía cạnh: chất lượng dịch vụ mà họ thụ hưởng. Tuy nhiên, đây lại là vấn đề của thị trường, nhất là khi thị trường kinh doanh dịch vụ lữ hành đang cạnh tranh sôi động như hiện nay. Khách hàng có thể dựa vào chất lượng dịch vụ do các công ty lữ hành cung cấp để lựa chọn, do đó các công ty lữ hành muốn thu hút được khách hàng thì tự bản thân phải nâng cao chất lượng dịch vụ. Nếu khách hàng nhận thấy các công ty lữ hành không cung cấp dịch vụ như cam kết ban đầu, có thể sử dụng cơ chế giải quyết tranh chấp tư để bảo vệ quyền lợi cho mình. Vì vậy, Nhà nước không cần/không nên can thiệp vào các quy định liên quan đến chất lượng dịch vụ của công ty lữ hành mà nên để thị trường tự điều chỉnh.

Hơn nữa, nếu xem xét các điều kiện kinh doanh được thiết kế cho kinh doanh lữ hành, không nhận thấy các điều kiện này đảm bảo được mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

34: Khoản 4 Điều 4 Luật du lịch 2005

35: Khoản 2 Điều 45 Luật du lịch 2005

36: Điểm b khoản 2 Điều 50 Luật du lịch 2005

37: Khoản 3 Điều 58 Luật du lịch 2005

Ví dụ: Điều kiện kinh doanh lữ hành nội địa<sup>38</sup> gồm: i) có đăng ký kinh doanh lữ hành nội địa tại cơ quan đăng ký kinh doanh có thẩm quyền; ii) có phương án kinh doanh lữ hành nội địa; có chương trình du lịch cho khách du lịch nội địa; iii) người điều hành hoạt động kinh doanh lữ hành nội địa phải có thời gian ít nhất ba năm hoạt động trong lĩnh vực lữ hành.

Không rõ mục tiêu quản lý nhà nước đối với điều kiện “có phương án kinh doanh lữ hành nội địa” và không rõ nếu doanh nghiệp không có phương án kinh doanh này thì trật tự công nào sẽ ảnh hưởng? Đây là điều kiện không cần thiết, và là sự can thiệp của Nhà nước vào quyền tự chủ kinh doanh của doanh nghiệp mà pháp luật về doanh nghiệp ghi nhận và bảo vệ.

Điều kiện kinh nghiệm của người điều hành hoạt động kinh doanh lữ hành nội địa, suy đoán là để đảm bảo hoạt động kinh doanh lữ hành được vận hành suôn sẻ, hiệu quả. Tuy nhiên, kinh nghiệm làm việc trong nhiều trường hợp không phản ánh năng lực trong khi đây lại là cản trở đáng kể cho những người muốn khởi nghiệp trong lĩnh vực này.

Điều kiện kinh doanh lữ hành quốc tế<sup>39</sup>, ngoài các điều kiện tương tự như lữ hành nội địa, còn có thêm điều kiện: có ít nhất ba hướng dẫn viên được cấp thẻ hướng dẫn viên du lịch quốc tế và có tiền ký quỹ.

Đối với điều kiện tiền ký quỹ, suy đoán là nhằm bảo vệ quyền lợi của khách hàng trong trường hợp doanh nghiệp kinh doanh lữ hành không thực hiện hết trách nhiệm, tuy nhiên như phân tích ở trên, quyền lợi của khách hàng đã được đảm bảo thông qua hàng loạt các quy định khác (ví dụ: mua bảo hiểm, khởi kiện dân sự nếu bên cung cấp dịch vụ vi phạm hợp đồng...).

Hơn nữa, mục tiêu này dường như là không thật cần thiết bởi tương tự như bất kỳ giao dịch hợp đồng nào khác, mối quan hệ giữa khách du lịch và công ty kinh doanh lữ hành sẽ được điều chỉnh dựa trên các thỏa thuận trong hợp đồng. Nếu công ty lữ hành không thực hiện hoặc thực hiện không đầy đủ các nghĩa vụ đối với khách du lịch thì đã có công cụ của hệ thống pháp luật tư bảo vệ quyền lợi cho khách du lịch. Hơn nữa, dịch vụ du lịch là dịch vụ thông thường (không phải các dịch vụ đặc thù, có nguy cơ cao phải ký quỹ hiện nay như dịch vụ ngân hàng, bảo hiểm, chứng khoán, vận chuyển hàng không, đòi nợ thuê...), cung cấp dịch vụ du lịch cũng tương tự như hoạt động cung cấp các dịch vụ bình thường khác trên thị trường mà pháp luật hiện không có yêu cầu ký quỹ và quyền lợi cho các bên vẫn dựa chủ yếu bằng pháp luật dân sự. Trên thực tế, không có căn cứ hay yếu tố nào cho thấy vi phạm hợp đồng du lịch có nhiều rủi ro hơn các vi phạm hợp đồng khác tới mức cần phải được bảo đảm bằng khoản ký quỹ trước của doanh nghiệp.

Mặt khác, mức ký quỹ 500 triệu đồng<sup>40</sup> sẽ là không đủ trong những trường hợp hợp đồng du lịch có giá trị lớn, số lượng người đồng, vì vậy, ý nghĩa và mục đích của hoạt động này cũng khó đạt được.

Xét ở tính hợp lý, yêu cầu doanh nghiệp phải ký quỹ tại ngân hàng đồng nghĩa với việc một khoản tiền của doanh nghiệp sẽ bị “đóng băng” không sử dụng trong quá trình hoạt động. Trong kinh doanh nói chung, một khoản tiền “chết” là điều rất không bình thường, không hợp lý đối với bất kỳ doanh nghiệp nào đặc biệt khi mục tiêu quản lý lại không đủ sức thuyết phục (xem thêm phân tích phía dưới). Đối với các doanh nghiệp siêu nhỏ, nhỏ và vừa, có ít tiềm lực về mặt tài chính nói riêng, việc buộc doanh nghiệp phải giữ khoản tiền “chết” này từ khi gia nhập vào thị trường sẽ ảnh hưởng đáng kể đến tính cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường.

Về điều kiện phải có ít nhất ba hướng dẫn viên được cấp thẻ hướng dẫn viên du lịch quốc tế: Không rõ về mục tiêu của quy định này, nhất là trong trường hợp khách du lịch Việt Nam ra nước ngoài. Bởi, nếu khách du lịch người Việt Nam ra nước ngoài thì tại nước sở tại sẽ có những quy định riêng về hướng dẫn viên du lịch, như vậy thì hướng dẫn viên du lịch của Việt Nam có được phép để thực hiện nghiệp vụ ở nước ngoài không? Nếu để đảm bảo các nhu cầu ăn ở của khách du lịch khi ở nước ngoài thì nhân viên của doanh nghiệp lữ hành sẽ thực hiện trách nhiệm này mà không cần thiết phải là hướng dẫn viên có thẻ hướng dẫn viên du lịch quốc tế.

Từ nhiều góc độ trên cho thấy, việc xác định kinh doanh dịch vụ lữ hành là ngành nghề kinh doanh có điều kiện là chưa thực sự phù hợp với các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

38: Điều 44 Luật du lịch 2005

39: Điều 46 Luật du lịch 2005

40: Nghị định 180/2013/NĐ-CP của Chính phủ ngày 14/11/2013 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2007/NĐ-CP ngày 01/6/2007 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật du lịch

## Kinh doanh dịch vụ biểu diễn nghệ thuật, trình diễn thời trang, tổ chức thi người đẹp, người mẫu (Mục 212)

“Biểu diễn nghệ thuật là trình diễn chương trình, tiết mục, vở diễn trực tiếp trước công chúng của người biểu diễn”<sup>41</sup>.

“Trình diễn thời trang là hoạt động nhằm giới thiệu các sản phẩm thời trang đến với công chúng qua sự trình diễn của người trình diễn thời trang”<sup>42</sup>.

“Thi người đẹp là hoạt động văn hóa nhằm tuyển chọn người phụ nữ có đạo đức tốt, có hình thể cân đối, có khuôn mặt đẹp, hiểu biết về văn hóa, xã hội theo những tiêu chí nhất định để trao giải”<sup>43</sup>.

“Thi người mẫu là hoạt động văn hóa nhằm tuyển chọn người mẫu nam hoặc nữ có hình thể đẹp đáp ứng những tiêu chí của cuộc thi đề ra”<sup>44</sup>.

Theo quy định pháp luật hiện hành, cơ chế quản lý đối với hoạt động biểu diễn nghệ thuật, trình diễn thời trang, thi người đẹp và người mẫu là cấp phép cho từng hoạt động, cơ quan nhà nước sẽ xem xét nội dung cũng như hình thức tổ chức để quyết định cho phép hay là không. Đồng nghĩa mỗi khi doanh nghiệp tổ chức hoạt động cụ thể nào sẽ phải thực hiện thủ tục cấp phép cho hoạt động đó, bản thân doanh nghiệp không phải đáp ứng điều kiện hoạt động nào.

Đây là hình thức quản lý phù hợp và hiệu quả, với mục tiêu kiểm soát các hoạt động có ảnh hưởng đến văn hóa, tư tưởng, thuần phong mỹ tục.

Như vậy, việc xác định biểu diễn nghệ thuật, trình diễn thời trang, tổ chức thi người đẹp, người mẫu là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện – tức áp đặt điều kiện đối với chủ thể kinh doanh là chưa phù hợp với phương thức quản lý hiện tại và chưa hợp lý.

## Kinh doanh dịch vụ giới thiệu sản phẩm quảng cáo đến công chúng (Mục 215)

“*Quảng cáo* là việc sử dụng các phương tiện nhằm giới thiệu đến công chúng sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ có mục đích sinh lợi; sản phẩm, dịch vụ không có mục đích sinh lợi; tổ chức, cá nhân kinh doanh sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ được giới thiệu, trừ tin thời sự; chính sách xã hội; thông tin cá nhân”<sup>45</sup>.

“*Sản phẩm quảng cáo* bao gồm nội dung và hình thức quảng cáo được thể hiện bằng hình ảnh, âm thanh, tiếng nói, chữ viết, biểu tượng, màu sắc, ánh sáng và các hình thức tương tự”<sup>46</sup>.

Theo quy định trong lĩnh vực quảng cáo hiện hành thì chủ thể kinh doanh dịch vụ quảng cáo không phải đáp ứng về các điều kiện kinh doanh (những điều kiện để gia nhập thị trường). Pháp luật quảng cáo hiện đang quản lý theo các sản phẩm quảng cáo, phương tiện quảng cáo (thông qua các điều kiện bắt buộc về nội dung, cách thức quảng cáo). Cách tiếp cận theo sản phẩm, phương tiện quảng cáo mà không theo chủ thể này là hoàn toàn phù hợp, bởi vì có thể kiểm soát được những nguy cơ tác động tới các lợi ích công cộng (lừa dối khách hàng bằng các thông tin không đúng sự thật; gây mất trật tự an ninh do sử dụng các phương tiện quảng cáo không phù hợp) của sản phẩm, phương tiện quảng cáo.

Do đó, việc chuyển ngành, nghề này từ ngành, nghề kinh doanh thông thường sang ngành nghề kinh doanh có điều kiện để kiểm soát về chủ thể kinh doanh (trước khi gia nhập thị trường) không chỉ là nhầm lẫn về đối tượng cần kiểm soát mà còn gia tăng gấp đôi mức độ kiểm soát một cách bất hợp lý, tạo thêm gánh nặng hành chính lớn cho hoạt động kinh doanh này.

41: Khoản 1 Điều 2 Nghị định 79/2012/NĐ-CP của Chính phủ ngày 05/10/2012 quy định về biểu diễn nghệ thuật, trình diễn thời trang, thi người đẹp và người mẫu, lưu hành, kinh doanh bản ghi âm, ghi hình ca múa nhạc, sân khấu

42: Khoản 3 Điều 2 Nghị định 79/2012/NĐ-CP

43: Khoản 4 Điều 2 Nghị định 79/2012/NĐ-CP

44: Khoản 5 Điều 2 Nghị định 79/2012/NĐ-CP

45: Khoản 1 Điều 2 Luật quảng cáo 2012

46: Khoản 3 Điều 2 Luật quảng cáo 2012



## Một số ngành, nghề có phạm vi kinh doanh bị kiểm soát quá rộng

Kinh doanh thức ăn thủy sản, thức ăn chăn nuôi (Mục 151): Với ngành, nghề kinh doanh này thì khâu *sản xuất* thức ăn chăn nuôi, thức ăn thủy sản có thể sẽ tác động đến lợi ích công cộng (chất lượng thức ăn chăn nuôi, thức ăn thủy sản sẽ ảnh hưởng đến chất lượng của các vật nuôi, thủy sản; sức khỏe của người sử dụng các thực phẩm từ vật nuôi, thủy sản). Trong khi đó, hoạt động *buôn bán* thức ăn thủy sản, thức ăn chăn nuôi lại chưa nhận thấy mức độ ảnh hưởng đến trật tự công đến mức Nhà nước buộc phải can thiệp (chất lượng của sản phẩm đã được kiểm soát trước đó; quá trình mua bán sản phẩm cũng ít tác động đến chất lượng của hàng hóa).

Cùng tính chất tương tự trên, các ngành, nghề như: Kinh doanh thủy sản (Mục 150); Kinh doanh thuốc bảo vệ thực vật (Mục 161); Kinh doanh phân bón (Mục 174); Kinh doanh giống cây trồng (Mục 176); Kinh doanh giống thủy sản (Mục 177), chỉ cần kiểm soát điều kiện kinh doanh ở khâu *sản xuất*.

## Các ngành, nghề không xác định rõ phạm vi kiểm soát

Cũng liên quan đến phạm vi, vì các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện sẽ hạn chế phần nào quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp, vì vậy phạm vi của mỗi ngành, nghề cần được xác định rõ ràng, tránh hiện tượng có nhiều cách diễn giải khiến cho phạm vi bao trùm lên cả những hoạt động kinh doanh không cần thiết phải kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh.

Kinh doanh thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Bộ Công Thương (Mục 52); Kinh doanh thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (Mục 172); Kinh doanh thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Bộ Y tế (Mục 194): Không rõ đây là những loại thực phẩm nào? Liệu có phải là tất cả các loại thực phẩm không (bởi rất cuộc thì một loại thực phẩm sẽ hoặc là thuộc lĩnh vực quản lý của một Bộ hoặc nhiều Bộ, không có loại thực phẩm nào không thuộc lĩnh vực quản lý của Bộ nào cả).

Hơn nữa, trong Danh mục có một số loại hàng hóa thực phẩm cũng thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ Công Thương nhưng được tách riêng ra thành các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện (ví dụ: gạo, thực phẩm đông lạnh). Khái niệm “thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Bộ Công Thương” có thể chồng lấn với các nhóm hàng này.

Trong khi đó, quan trọng nhất trong kiểm soát thực phẩm chính là an toàn thực phẩm. Do đó cần đặt ra những yêu cầu đối với quá trình sản xuất, kinh doanh đối với các loại thực phẩm này để đảm bảo về an toàn thực phẩm. Ngoài mục tiêu trên thì không nên có ràng buộc nào khác đối với các chủ thể kinh doanh loại mặt hàng này. Quy định tại Mục 52, Mục 172, Mục 194 có thể hiểu là sẽ quản lý bao trùm (không chỉ giới hạn ở “an toàn thực phẩm”) đối với hoạt động kinh doanh thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của các Bộ. Như vậy là biện pháp quản lý quá mức cần thiết, gây khó khăn cho doanh nghiệp.



Điều kiện kinh doanh một số ngành, nghề thuộc lĩnh vực quản lý của Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Khoa học và Công nghệ - Nhận diện và Kiến nghị



# Tổng quan

“Điều kiện kinh doanh” được hiểu là các điều kiện mà các tổ chức, cá nhân phải đáp ứng *trước khi* thực hiện hoạt động đầu tư, kinh doanh các ngành, nghề trong Danh mục ngành, nghề kinh doanh có điều kiện quy định tại Phụ lục 4 (sửa đổi), Luật đầu tư 2014, hay nói cách khác, là các điều kiện mà doanh nghiệp phải đáp ứng nếu muốn gia nhập thị trường.

Các hình thức của điều kiện kinh doanh gồm: i) giấy phép; ii) giấy chứng nhận đủ điều kiện; iii) chứng chỉ hành nghề; iv) chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp; v) văn bản xác nhận; vi) các hình thức văn bản khác theo quy định của pháp luật; vii) các điều kiện mà cá nhân, tổ chức kinh tế phải đáp ứng để thực hiện hoạt động đầu tư kinh doanh mà không cần phải có xác nhận, chấp thuận dưới các hình thức văn bản trên<sup>47</sup>.

Khái niệm về điều kiện kinh doanh trước đây cũng đã được quy định trong Luật doanh nghiệp 2005<sup>48</sup> và tiếp tục được quy định theo hướng cụ thể, rõ ràng hơn tại Luật đầu tư 2014 và các văn bản pháp luật hướng dẫn Luật này. Đặc biệt, lần đầu tiên, trong văn bản cấp luật, mục tiêu khi ban hành các quy định về điều kiện kinh doanh đã được chỉ ra, đó là vì “lý do quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, đạo đức xã hội, sức khỏe của cộng đồng”<sup>49</sup>.

Như vậy, có thể thấy, các quy định hiện hành hành bước đầu đã định hình được quy định về điều kiện kinh doanh: từ khái niệm, mục tiêu cho đến hình thức thể hiện. Đây sẽ là căn cứ giá trị để xem xét, đánh giá sự phù hợp của các điều kiện kinh doanh hiện hành, đồng thời là tiêu chuẩn cho các nhà làm chính sách khi xây dựng các quy định về điều kiện kinh doanh ở tương lai.

Hiện nay, trong hệ thống pháp luật về kinh doanh có 243 ngành, nghề kinh doanh có điều kiện<sup>50</sup>. So với thời điểm trước khi Phụ lục 4 về Danh mục ngành, nghề kinh doanh có điều kiện, Luật đầu tư 2014 được sửa đổi thì số ngành, nghề kinh doanh có điều kiện đã được cắt giảm 24 ngành, nghề, tương ứng với đó sẽ là hàng trăm điều kiện kinh doanh được bãi bỏ. Đây là một nỗ lực rất lớn của Chính phủ trong việc cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh, thúc đẩy quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp.

Tuy nhiên, chưa có một cuộc đánh giá toàn diện nào về những điều kiện kinh doanh hiện hành để xem xét tính phù hợp của các điều kiện này so với tính chất, mục tiêu mà một điều kiện kinh doanh nên có.

Vì điều kiện chưa cho phép, Nhóm nghiên cứu chưa thể đánh giá toàn bộ điều kiện kinh doanh hiện hành mà chỉ lựa chọn một số lĩnh vực “nóng”, chứa đựng nhiều bất cập của ba Bộ: **Công Thương** (kinh doanh khí; kinh doanh rượu; kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh; kinh doanh dịch vụ Lô-gi-s-tíc; xuất khẩu gạo); **Giao thông vận tải** (kinh doanh vận tải đường bộ; kinh doanh vận tải biển và đại lý vận tải biển; kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển) và **Khoa học và Công nghệ** (Kinh doanh dịch vụ về giám định sở hữu trí tuệ (bao gồm: giám định về quyền tác giả và quyền liên quan, giám định sở hữu công nghiệp và giám định đối với giống cây trồng); kinh doanh dịch vụ đánh giá sự phù hợp; sản xuất mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe máy; kinh doanh dịch vụ đánh giá, định giá và giám định công nghệ; kinh doanh dịch vụ đại diện quyền sở hữu công nghiệp) để tiến hành rà soát.

Sở dĩ, Nhóm nghiên cứu lựa chọn rà soát điều kiện kinh doanh của ba Bộ này xuất phát từ nhiều lý do:

i) Tính chất quan trọng và mức độ tác động của các ngành, lĩnh vực do các Bộ quản lý tới hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp nói riêng, môi trường kinh doanh nói chung: Bộ Công Thương quản lý phần lớn các ngành, lĩnh vực liên quan đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp (sản xuất công nghiệp và hoạt động thương mại). Bộ Giao thông vận tải quản lý hoạt động về giao thông vận tải - ngành liên quan đến sự lưu chuyển hàng hóa, con người trên các hệ thống giao thông, có ảnh hưởng đáng kể đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp trong nhiều ngành, lĩnh vực khác. Bộ Khoa học và Công nghệ quản lý về khoa học và công nghệ, nền tảng để phát triển bền vững của các hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp;

47: Khoản 1, 2 Điều 9 Nghị định 118/2015/NĐ-CP của Chính phủ ngày 12/11/2015 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật đầu tư 2014

48: “Điều kiện kinh doanh là yêu cầu mà doanh nghiệp phải có hoặc phải thực hiện khi kinh doanh ngành, nghề cụ thể, được thể hiện bằng giấy phép kinh doanh, giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh, chứng chỉ hành nghề, chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp, yêu cầu về vốn pháp định hoặc yêu cầu khác” - Khoản 2 Điều 7 Luật doanh nghiệp 2005

49: Khoản 1, 4 Điều 7 Luật đầu tư 2014

50: Phụ lục 4 (sửa đổi), Luật đầu tư 2014

ii) Ngành, nghề kinh doanh có điều kiện thuộc phạm vi của ba Bộ gần bằng 1/4 tổng số ngành, nghề kinh doanh có điều kiện của tất cả các Bộ còn lại (65/243 ngành, nghề kinh doanh có điều kiện). Rà soát, đánh giá điều kiện kinh doanh trong các lĩnh vực của các Bộ này sẽ góp phần đáng kể trong cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh của nước ta;

iii) Nhiều bất cập, vướng mắc liên quan đến điều kiện kinh doanh của các ngành, lĩnh vực thuộc phạm vi quản lý của ba Bộ được doanh nghiệp, hiệp hội hay báo chí phản ánh khá nhiều trong thời gian qua<sup>51</sup>;

iv) Về mặt tính chất và yêu cầu quản lý, ngành Công Thương là ngành trực tiếp liên quan đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp; ngành Giao thông vận tải là ngành đang phải giải quyết các bài toán lớn về quản lý (như tình trạng tai nạn giao thông nghiêm trọng hay các mô hình kinh doanh mới trên nền tảng internet như Uber, Grab...); ngành Khoa học công nghệ mang tính đặc thù về chuyên môn.

## MỤC TIÊU CỦA RÀ SOÁT

Nhận diện những điều kiện kinh doanh chưa phù hợp (cả về mục tiêu lẫn tính hợp lý) để kiến nghị bãi bỏ hoặc sửa đổi, nhằm góp phần tháo gỡ khó khăn, bất cập cho doanh nghiệp về mặt chính sách, đồng thời thúc đẩy môi trường đầu tư, kinh doanh của nước ta trở nên thông thoáng, thuận lợi hơn, tiệm cận với tinh thần về “quyền tự do kinh doanh” được ghi nhận tại Hiến pháp 2013.

## PHƯƠNG PHÁP RÀ SOÁT

Nhóm nghiên cứu căn cứ vào các quy định về điều kiện kinh doanh tại Luật đầu tư 2014 và các văn bản hướng dẫn để *xác định các quy định về điều kiện kinh doanh*.

Các điều kiện kinh doanh sẽ được đánh giá dựa vào các tiêu chí:

- Thẩm quyền ban hành quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014: điều kiện kinh doanh phải được quy định từ cấp Nghị định trở lên;
- Mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014: “lý do quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, đạo đức xã hội, sức khỏe của cộng đồng” (gọi chung là “lợi ích công cộng” hoặc “trật tự công”);
- Các tiêu chí của VCCI khi đánh giá quy định pháp luật: tính thống nhất, tính minh bạch, tính hợp lý, tính khả thi.

51: Ngày 14/6/2016, VCCI có tổ chức Hội thảo “Điều kiện kinh doanh: Nhận diện và Kiến nghị” với mục đích, lấy ý kiến doanh nghiệp về các Nghị định quy định về điều kiện kinh doanh mà Chính phủ đang soạn thảo hướng dẫn Luật đầu tư 2014. Trong Hội thảo, rất nhiều kiến nghị của doanh nghiệp liên quan đến các điều kiện kinh doanh khi, xuất khẩu gạo được phản ánh

Trong “Hội nghị lấy ý kiến tổ chức, cá nhân về quy định, thủ tục hành chính ngành Công Thương”, tổ chức ngày 27/9/2016, rất nhiều ý kiến doanh nghiệp phản ánh những bất cập trong các quy định về điều kiện kinh doanh của Nghị định 19/2016/NĐ-CP về kinh doanh khi

“Các quy định về điều kiện kinh doanh logistics ra đời cách nay gần 10 năm đã không còn phù hợp trong xu thế phát triển và hội nhập của ngành này” – Bài báo “Quy định điều kiện kinh doanh logistic chưa phù hợp với thực tế” được đăng trên Thời báo Kinh tế Sài Gòn, ngày 19/10/2016, tại địa chỉ <http://www.thesaigontimes.vn/152531/Quy-dinh-dieu-kien-kinh-doanh-logistics-chua-phu-hop-thuc-te.html>

“Quản lý kinh doanh rượu còn nhiều bất cập”, trong đó phản ánh về nhiều quy định về quản lý rượu chưa hợp lý, thiếu khả thi - <http://tinmientay.net/quan-ly-san-xuat-kinh-doanh-ruou-van-con-nhieu-bat-cap/>

Ngày 29/02/2016, Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức Hội nghị đánh giá thực hiện Nghị định 86/2014/NĐ-CP khu vực miền Bắc. Trong Hội nghị, nhiều khó khăn, vướng mắc xuất phát khi áp dụng các quy định của Nghị định 86, trong đó có những khó khăn từ các quy định liên quan đến điều kiện kinh doanh, đã được cả cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp, hiệp hội chỉ ra

Những bất cập của các quy định về điều kiện kinh doanh vận tải biển được báo chí phản ánh – “Chuyện doanh nghiệp không cần Nhà nước can thiệp” - <http://www.thesaigontimes.vn/154920/Chuyen-doanh-nghiep-khong-can-Nha-nuoc-can-thiep.html>

Những bất cập trong các quy định về vận tải đường thủy nội địa được phản ánh thông qua các cuộc đối thoại giữa cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp – “Tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp đường thủy”, <http://www.tapchigiaothong.vn/thao-go-vuong-mac-cho-doanh-nghiep-duong-thuy-d34025.html>; “Quyết liệt tháo gỡ vướng mắc cho các doanh nghiệp vận tải thủy”, <http://www.tapchigiaothong.vn/quyet-liet-thao-go-vuong-mac-cho-cac-dn-van-tai-thuy-d26250.html>.

## Hộp 1: Các tiêu chí đánh giá quy định pháp luật của VCCI

STT	Tiêu chí	Các nội dung cụ thể
1	Tính minh bạch	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rõ ràng về hình thức:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ngôn ngữ sử dụng có chính xác, dễ hiểu không?</li><li>▪ Diễn đạt có rõ ràng không? Có thể bị hiểu theo nhiều cách khác nhau không?</li></ul></li><li>• Rõ ràng trong các quy định áp dụng cho doanh nghiệp:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Rõ ràng về quyền và nghĩa vụ không?</li><li>▪ Rõ ràng về các trình tự, thủ tục, chi phí (thời gian, phí, lệ phí) không?</li></ul></li><li>• Có nguy cơ cho những nhiễu, tham nhũng không?</li></ul>
2	Tính thống nhất	<ul style="list-style-type: none"><li>• Có tuân thủ với các văn bản pháp luật có giá trị pháp lý cao hơn không?</li><li>• Có mâu thuẫn giữa các quy định trong bản thân văn bản đó không? Có mâu thuẫn với các quy định pháp luật khác không?</li><li>• Có tương thích với các cam kết quốc tế mà Việt Nam tham gia không?</li></ul>
3	Tính hợp lý	<ul style="list-style-type: none"><li>• Có đơn giản hóa được các điều kiện kinh doanh, thủ tục hành chính, giảm chi phí cho doanh nghiệp không?</li><li>• Có đưa ra những quy định bất hợp lý, cản trở quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp không?</li><li>• Có phù hợp với sự phát triển bền vững (về trách nhiệm của doanh nghiệp, về lợi ích của người tiêu dùng, về nguyên tắc cung - cầu và cạnh tranh bình đẳng...) không?</li><li>• Có phân biệt đối xử không?</li></ul>
4	Tính khả thi	<ul style="list-style-type: none"><li>• Có khả năng doanh nghiệp thực hiện được trên thực tế không?</li><li>• Có khả năng cơ quan nhà nước thực hiện trên thực tế được không? (điều kiện về tổ chức, nhân lực, vật lực).</li></ul>

Trên cơ sở phân tích, đánh giá điều kiện kinh doanh, Nhóm nghiên cứu sẽ đưa các đề xuất:

- Bãi bỏ các điều kiện kinh doanh không phù hợp với mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014;
- Sửa đổi hoặc bãi bỏ các điều kiện kinh doanh chưa đảm bảo các tiêu chí về tính thống nhất, tính minh bạch, tính hợp lý, tính khả thi.

## TÓM TẮT KẾT QUẢ RÀ SOÁT

Qua rà soát 14 ngành, nghề có thể nhận diện một số vấn đề sau:

### Ba đặc điểm nổi bật của các điều kiện kinh doanh được rà soát

#### I Điều kiện kinh doanh có tính chất áp đặt quy mô doanh nghiệp

Các điều kiện này được tìm thấy ở 8/14 ngành, nghề rà soát, tập trung chủ yếu ở hai Bộ Công Thương và Giao thông vận tải. Các điều kiện kinh doanh dạng này thường thể hiện ở các hình thức:

- Yêu cầu các chủ thể kinh doanh phải có tối thiểu cơ sở vật chất nào đó (ví dụ: đơn vị vận tải taxi phải có tối thiểu 50 xe taxi nếu trụ sở đặt tại các thành phố trực thuộc trung ương; thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu LPG phải có kho tổng dung tích các bồn chứa tối thiểu 3.000 m<sup>3</sup>; Số lượng chai LPG các loại (không tính chai LPG mini) với tổng dung tích tối thiểu 3.930.000 L; thương nhân phân phối rượu phải có kho hàng kho hàng “tối thiểu tổng diện tích phải từ 300 m<sup>2</sup> trở lên hoặc khối tích phải từ 1000 m<sup>3</sup> trở lên”; thương nhân bán buôn sản phẩm rượu phải có kho hàng “tối thiểu tổng diện tích phải từ 50 m<sup>2</sup> trở lên hoặc khối tích phải từ 150 m<sup>3</sup> trở lên”;<sup>52</sup>...);
- Yêu cầu tổ chức bộ máy phải có bộ phận nhất định (ví dụ: doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đại lý tàu biển, vận tải biển, lai dắt tàu biển phải có người phụ trách chuyên trách về pháp chế, khai thác kinh doanh...);
- Yêu cầu thương nhân phải có số vốn tối thiểu (thương nhân kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh phải có số tiền ký quỹ là 10 tỷ đồng Việt Nam nộp tại một tổ chức tín dụng; thương nhân phân phối rượu phải có số vốn tối thiểu 01 tỷ Việt Nam đồng; thương nhân bán buôn rượu phải có số vốn tối thiểu 300 triệu Việt Nam đồng).

#### I Điều kiện kinh doanh có tính chất can thiệp vào quyền tự quyết của doanh nghiệp

Pháp luật về doanh nghiệp ghi nhận quyền tự chủ của doanh nghiệp trong việc lựa chọn hình thức kinh doanh; thuê và sử dụng lao động. Các quyền này dường như bị can thiệp quá mức cần thiết và bất hợp lý trong một số quy định về điều kiện kinh doanh:

- Yêu cầu phải tổ chức kinh doanh theo một phương thức cứng nhắc (Kinh doanh vận tải hành khách được chia thành các hình thức kinh doanh là vận tải theo tuyến cố định; bằng xe taxi; xe buýt; xe hợp đồng; xe vận chuyển khách du lịch; Yêu cầu các thương nhân kinh doanh LPG đầu mối phải tổ chức kinh doanh theo hệ thống phân phối tổng đại lý, đại lý, cửa hàng bán LPG chai, phải có trạm cấp hoặc trạm nạp LPG...);
- Yêu cầu phải tổ chức kinh doanh theo quy mô nhất định (thể hiện ở các điều kiện về quy mô ở trên);
- Các yêu cầu liên quan đến quản lý nội bộ, tự chủ kinh doanh (“phương án kinh doanh” của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng ô tô phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt; các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ chứng nhận sự phù hợp phải ký kết hợp đồng lao động có thời hạn 12 tháng trở lên hoặc hợp đồng lao động không xác định thời hạn đối với một số lao động có chuyên môn bắt buộc (giám định viên, thử nghiệm viên, chuyên gia đánh giá...); yêu cầu doanh nghiệp vận tải biển phải có bộ phận pháp chế và kinh doanh.

#### I Điều kiện kinh doanh có tính chất can thiệp vào thị trường bằng các biện pháp/mệnh lệnh hành chính

Hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp chỉ bị ràng buộc bởi điều kiện kinh doanh trong một số trường hợp vì lợi ích công cộng. Rất nhiều điều kiện kinh doanh không chứng minh được vì mục tiêu này mà lại hướng đến chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp; hiệu quả kinh doanh - những vấn đề vốn dĩ do thị trường điều chỉnh. Ví dụ: yêu cầu điều kiện về nghiệp vụ chuyên môn của các nhân viên phục vụ trên phương tiện ô tô, tàu thủy nội địa; yêu cầu nhân viên phục vụ trên phương tiện vận chuyển khách du lịch phải được tập huấn về nghiệp vụ du lịch; đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo tuyến cố định, xe buýt, xe taxi phải đăng ký và thực hiện tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải hành khách;

52: Điểm đ khoản 1 Điều 17 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

yêu cầu các đại lý, cửa hàng bán lẻ mũ bảo hiểm: phải có địa điểm cụ thể, địa chỉ rõ ràng; biển hiệu ghi rõ đại lý hoặc cửa hàng bán lẻ mũ bảo hiểm cho người đi mô tô được gắn hoặc treo tại vị trí mặt trước bên ngoài của đại lý hoặc cửa hàng ở vị trí dễ quan sát...

Có thể nhận thấy, với những đặc điểm của điều kiện kinh doanh được chỉ ra ở trên, các doanh nghiệp nhỏ và vừa muốn tham gia vào thị trường của các ngành, nghề trên là rất khó khăn. Dẫu biết rằng, ngành, nghề kinh doanh có điều kiện không dành cho số đông, vì Nhà nước cần kiểm soát những rủi ro từ các hoạt động kinh doanh ảnh hưởng đến lợi ích công cộng, tuy nhiên, những điều kiện kinh doanh có tính chất áp đặt quy mô trên lại không hướng đến bảo vệ trật tự công nào. Thực tế cũng đã chứng minh, những điều kiện kinh doanh trên đã “giết chết” rất nhiều doanh nghiệp nhỏ và vừa và biến thị trường thành “sân chơi” của một số doanh nghiệp có tiềm lực tài chính (ví dụ: thị trường xuất khẩu gạo; phân phối khí).

Đôi khi nhà làm luật đang có sự nhầm lẫn khi xác định mục tiêu ban hành các điều kiện kinh doanh, họ quan tâm quá nhiều đến hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp khi xây dựng một điều kiện kinh doanh nào đó. Ví dụ, đối với vận tải biển, các doanh nghiệp bắt buộc phải có bộ phận pháp chế, với lý do sẽ giúp doanh nghiệp vận dụng, chấp hành pháp luật tốt hơn, bảo vệ được quyền lợi của mình khi xảy ra tranh chấp, nhất là các tranh chấp quốc tế. Yêu cầu này là hoàn toàn không cần thiết bởi tự bản thân doanh nghiệp sẽ phải nhận thức được điều này xuất phát từ quyền lợi của chính họ. Ngay cả khi doanh nghiệp không ý thức được và thất bại trong các tranh chấp pháp lý thì quyền lợi của chính doanh nghiệp bị ảnh hưởng và không liên quan gì tới lợi ích công cộng.

Hay yêu cầu về chất lượng dịch vụ của các đơn vị vận tải hành khách bằng ô tô. Có thể suy đoán, điều kiện này sẽ hướng tới đảm bảo quyền lợi của khách hàng khi sử dụng dịch vụ vận tải. Quy định này sẽ phù hợp nếu thị trường vận tải hành khách là độc quyền hoặc chỉ có một vài doanh nghiệp cung cấp dịch vụ, nhưng hiện tại thị trường vận tải hành khách bằng ô tô theo nhiều hình thức đang rất sôi động với hàng trăm doanh nghiệp cung cấp dịch vụ. Với sự cạnh tranh mạnh mẽ như hiện nay thì chất lượng dịch vụ sẽ là một trong những yếu tố để thu hút khách hàng và các doanh nghiệp muốn làm ăn hiệu quả đương nhiên sẽ phải nâng cao chất lượng dịch vụ. Thị trường sẽ điều chỉnh tốt yếu tố này, Nhà nước can thiệp là không cần thiết.

### Điều kiện kinh doanh mang “dấu ấn” của các Bộ quản lý

Một điểm khá thú vị khi rà soát 15 ngành, nghề kinh doanh có điều kiện thuộc phạm vi quản lý của ba Bộ, đó là bên cạnh những đặc điểm chung được nhận diện ở trên, thì điều kiện kinh doanh do mỗi Bộ “thiết kế” đều có những “dấu ấn” riêng.

**Trong 05 ngành, nghề được rà soát, Bộ Khoa học và Công nghệ có xu hướng yêu cầu về kinh nghiệm của các nhân sự (4/5 ngành, nghề có yêu cầu này).** Đối với các ngành, nghề rà soát thuộc Bộ Khoa học và Công nghệ thì điều kiện về trình độ chuyên môn của nhân sự trong doanh nghiệp là hợp lý, bởi đây là yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến hoạt động dịch vụ mà doanh nghiệp cung cấp. Tuy nhiên, bên cạnh việc yêu cầu về trình độ chuyên môn, bằng cấp, chứng chỉ, sát hạch trình độ thì các điều kiện lại hướng đến kinh nghiệm làm việc.

Trong nhiều trường hợp, kinh nghiệm làm việc không phản ánh trình độ của một cá nhân nào đó. Điều kiện về nhân lực đang được thiết kế với đầy đủ bằng cấp chuyên môn, thậm chí còn phải trải qua kỳ thi sát hạch cấp chứng chỉ - điều này chứng tỏ các cá nhân đó đã đủ trình độ chuyên môn thực hiện công việc. Do đó, yêu cầu kinh nghiệm chỉ làm gia tăng thêm khó khăn cho những đối tượng có trình độ nhưng thiếu số năm kinh nghiệm, đồng thời cản trở cho nhiều chủ thể muốn khởi nghiệp trong lĩnh vực này.

**Nếu xét riêng các ngành, nghề được rà soát của Bộ Công Thương có thể thấy nổi lên hai xu hướng:**

#### *Yêu cầu về quy mô doanh nghiệp*

Có đến 4/5 ngành, nghề được rà soát là có yêu cầu về quy mô doanh nghiệp, thể hiện chủ yếu ở các yêu cầu về việc phải đáp ứng một cơ sở vật chất nào đó, với diện tích/dung tích tối thiểu (kinh doanh khí, kinh doanh rượu, xuất khẩu gạo, tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh) hay yêu cầu về vốn tối thiểu (phân phối rượu, tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh).



### *Yêu cầu doanh nghiệp phải đi theo hình thức kinh doanh bị áp đặt “xơ cứng”*

Hoạt động phân phối sản phẩm, hàng hóa theo nhiều cấp và áp dụng điều kiện kinh doanh tương ứng với mỗi cấp. Thông thường, hoạt động phân phối sản phẩm của các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện khác được phân chia theo các hình thức: nhập khẩu, xuất khẩu và phân phối sản phẩm (mua bán sản phẩm). Trong khi đối với ngành, nghề kinh doanh có điều kiện thuộc Bộ Công Thương, hoạt động phân phối lại được chia thành: hoạt động phân phối, hoạt động bán buôn, hoạt động bán lẻ/hoạt động nhập khẩu, hoạt động phân phối, tổng đại lý, đại lý (ít nhất nhận thấy trong các ngành kinh doanh khí, kinh doanh rượu, kinh doanh thuốc lá).

Các điều kiện kinh doanh ở mỗi hình thức phân phối lại được thiết kế theo hướng phụ thuộc lẫn nhau, chẳng hạn: Cửa hàng bán LPG chai thuộc sở hữu của thương nhân là đại lý hoặc tổng đại lý hoặc thương nhân kinh doanh LPG đầu mối. Như vậy, sẽ không có cửa hàng bán LPG chai tự do, không trực thuộc bất kỳ hệ thống nào.

Hệ thống kinh doanh rượu được phân cấp theo: nhập khẩu, phân phối, bán buôn (trực thuộc hệ thống thương nhân phân phối hoặc sản xuất rượu), bán lẻ (trực thuộc hệ thống thương nhân bán buôn). Tương ứng với mỗi hình thức phân phối sẽ là các quyền mua bán sản phẩm rượu bị giới hạn (Thương nhân bán lẻ sản phẩm rượu được mua sản phẩm rượu từ thương nhân bán buôn sản phẩm rượu để bán; Thương nhân bán buôn được mua sản phẩm rượu từ tổ chức, cá nhân sản xuất rượu hoặc của doanh nghiệp phân phối sản phẩm rượu; Thương nhân phân phối sản phẩm rượu được mua sản phẩm rượu từ tổ chức, cá nhân sản xuất rượu hoặc thương nhân phân phối sản phẩm rượu khác hoặc thương nhân nhập khẩu sản phẩm rượu trực tiếp từ thương nhân nước ngoài; Thương nhân phân phối, thương nhân bán buôn sản phẩm rượu chỉ được bán sản phẩm rượu cho các thương nhân có Giấy phép kinh doanh sản phẩm rượu thuộc hệ thống phân phối của mình trong phạm vi địa bàn được cấp phép).

Như vậy, thương nhân bán lẻ rượu chỉ được mua rượu từ thương nhân bán buôn mà không được mua rượu từ các thương nhân bán lẻ khác hoặc các thương nhân phân phối rượu; Thương nhân bán buôn rượu không được mua rượu từ các thương nhân nhập khẩu rượu trực tiếp tại nước ngoài; Thương nhân phân phối rượu không được bán rượu cho các thương nhân ngoài hệ thống.

**Trong các ngành, nghề được rà soát, Bộ Giao thông vận tải có xu hướng quy định các điều kiện kinh doanh để hướng đến các mục tiêu đảm bảo hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp (ví dụ: các điều kiện về trình độ chuyên môn của các nhân viên phục vụ; yêu cầu về tổ chức bộ máy phải có bộ phận pháp chế và kinh doanh; yêu cầu đăng ký chất lượng dịch vụ...). Mục tiêu chính sách là rất tốt đẹp, nhưng lại chưa phù hợp với tinh thần của một quy định về điều kiện kinh doanh - đảm bảo các lợi ích công cộng, do đó vô hình trung các điều kiện đã can thiệp sâu vào quyền tự quyết của doanh nghiệp và các vấn đề vốn dĩ do thị trường điều chỉnh.**

## **KIẾN NGHỊ**

- 05 ngành, nghề kinh doanh có điều kiện thuộc phạm vi quản lý của Bộ Công Thương: đề xuất bỏ 56 điều kiện kinh doanh; sửa đổi 04 điều kiện kinh doanh;
- 04 ngành, nghề kinh doanh có điều kiện thuộc phạm vi quản lý của Bộ Giao thông vận tải: đề xuất bỏ 27 điều kiện kinh doanh; sửa đổi 04 điều kiện kinh doanh;
- 05 ngành, nghề kinh doanh có điều kiện thuộc phạm vi quản lý của Bộ Khoa học và Công nghệ: đề xuất bỏ 13 điều kiện kinh doanh; sửa đổi 05 điều kiện kinh doanh.



**BỘ CÔNG THƯƠNG**

# Tổng quan

Bộ Công Thương thực hiện chức năng quản lý nhà nước về công nghiệp và thương mại, bao gồm các ngành và lĩnh vực: cơ khí, luyện kim, điện, năng lượng mới, năng lượng tái tạo, dầu khí, hóa chất, vật liệu nổ công nghiệp, công nghiệp khai thác mỏ và chế biến khoáng sản, công nghiệp tiêu dùng, công nghiệp thực phẩm và công nghiệp chế biến khác, thương mại và thị trường trong nước; xuất nhập khẩu, thương mại biên giới, phát triển thị trường ngoài nước, quản lý thị trường, xúc tiến thương mại, thương mại điện tử, dịch vụ thương mại, hội nhập kinh tế quốc tế, quản lý cạnh tranh, áp dụng các biện pháp tự vệ, chống bán phá giá, chống trợ cấp, bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng; quản lý nhà nước các dịch vụ công trong các ngành, lĩnh vực thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ<sup>53</sup>.

Lĩnh vực quản lý của Bộ Công Thương rất rộng liên quan đến phần lớn các ngành, lĩnh vực kinh doanh (sản xuất công nghiệp và hoạt động thương mại), là ngành chiếm hơn 80% GDP<sup>54</sup> của nền kinh tế. Vì vậy, các chính sách trong lĩnh vực công thương sẽ có tác động rất mạnh mẽ tới môi trường đầu tư kinh doanh của nước ta.

Các lĩnh vực do Bộ quản lý có 28 ngành, nghề nằm trong Danh mục ngành, nghề kinh doanh có điều kiện, cùng với Bộ Giao thông vận tải là hai Bộ có số ngành, nghề kinh doanh có điều kiện *nhiều nhất* trong số các Bộ.

## Hộp 2: Các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện thuộc phạm vi quản lý của Bộ Công Thương

1. Kinh doanh xăng dầu;
2. Kinh doanh khí;
3. Sản xuất, sửa chữa chai chứa khí dầu mỏ hóa lỏng (chai LPG);
4. Kinh doanh dịch vụ giám định thương mại;
5. Kinh doanh vật liệu nổ công nghiệp (bao gồm cả hoạt động tiêu hủy);
6. Kinh doanh tiền chất thuốc nổ;
7. Kinh doanh ngành, nghề có sử dụng vật liệu nổ công nghiệp và tiền chất thuốc nổ;
8. Kinh doanh dịch vụ nổ mìn;
9. Kinh doanh hóa chất, trừ hóa chất bị cấm theo Công ước quốc tế về cấm phát triển, sản xuất, tàng trữ, sử dụng và phá hủy vũ khí hóa học;
10. Kinh doanh rượu;
11. Kinh doanh sản phẩm thuốc lá, nguyên liệu thuốc lá, máy móc, thiết bị thuộc chuyên ngành thuốc lá;
12. Kinh doanh thực phẩm thuộc lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Bộ Công Thương;
13. Hoạt động Sở giao dịch hàng hóa;

53: Điều 1 Nghị định 95/2012/NĐ-CP của Chính phủ ngày 12/11/2012 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Công Thương

54: <http://kinhdoanh.vnexpress.net/tin-tuc/doanh-nghiep/doanh-nghiep-nho-lo-pha-san-vi-dieu-kien-kinh-doanh-ngat-ngheo-3475014.html>

14. Hoạt động phát điện, truyền tải, phân phối, bán buôn, bán lẻ, xuất khẩu, nhập khẩu điện, tư vấn chuyên ngành điện lực;
15. Xuất khẩu gạo;
16. Kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng hóa có thuế tiêu thụ đặc biệt;
17. Kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh;
18. Kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng hóa thuộc Danh mục hàng hóa đã qua sử dụng;
19. Nhượng quyền thương mại;
20. Kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc;
21. Kinh doanh khoáng sản;
22. Kinh doanh tiền chất công nghiệp;
23. Hoạt động mua bán hàng hóa và các hoạt động liên quan trực tiếp đến hoạt động mua bán hàng hóa của nhà đầu tư nước ngoài, tổ chức kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài;
24. Kinh doanh theo phương thức bán hàng đa cấp;
25. Hoạt động thương mại điện tử;
26. Hoạt động dầu khí;
27. Kiểm toán năng lượng;
28. Sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu ô tô.

(Nguồn: Trích dẫn tại Phụ lục 4 Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện ban hành kèm theo Luật số 03/2016/QH14 sửa đổi, bổ sung Điều 6 và Phụ lục 4 về Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện của Luật đầu tư)

Nhóm nghiên cứu lựa chọn 05 ngành, nghề để tiến hành rà soát chi tiết, cụ thể:

- Kinh doanh khí;
- Xuất khẩu gạo;
- Kinh doanh rượu;
- Kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh;
- Kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc.

Trong năm ngành, nghề trên, hai ngành, nghề kinh doanh khí, kinh doanh rượu có số lượng điều kiện kinh doanh nhiều hơn cả. Điều này là do: i) đây là hai ngành, nghề có cả hoạt động sản xuất và phân phối sản phẩm, hàng hóa, ba ngành, nghề còn lại là hoạt động cung cấp dịch vụ; ii) hai hành nghề này phân chia thành nhiều hình thức kinh doanh, mỗi hình thức kinh doanh lại có những điều kiện kinh doanh riêng (“Kinh doanh khí” có 09 hình thức kinh doanh phải đáp ứng điều kiện: xuất khẩu, nhập khẩu khí; phân phối khí; pha chế khí; tổng đại lý kinh doanh LPG; đại lý kinh doanh LPG; cửa hàng bán LPG chai; dịch vụ cho thuê kho, cảng xuất nhập khí; dịch vụ vận chuyển khí; kiểm định chai chứa LPG; “Kinh doanh rượu” có 05 hình thức kinh doanh phải đáp ứng điều kiện: sản xuất rượu công nghiệp; sản xuất rượu thủ công nhằm mục đích kinh doanh; phân phối sản phẩm rượu; bán buôn sản phẩm rượu; bán lẻ sản phẩm rượu).

Rà soát năm nhóm ngành, nghề trên, dựa trên các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014 và tiêu chí rà soát của VCCI, cho thấy điều kiện kinh doanh có một số vấn đề sau:

## ĐÁP ỨNG CÁC MỤC TIÊU QUY ĐỊNH TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

Điều kiện kinh doanh thường được áp đặt cho chủ thể kinh doanh khi *quá trình* kinh doanh trong lĩnh vực, ngành nghề đó có khả năng tác động đến các lợi ích công cộng đến mức buộc Nhà nước can thiệp. Xuất phát từ tính chất này, xác định “Kinh doanh khí”, “kinh doanh rượu” là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện là phù hợp.

“Khí” là loại hàng hóa có thể tác động đến sức khỏe, tính mạng con người; gây ra hỏa hoạn, tác động đến môi trường. Mặc dù, “khí” được kiểm soát về chất lượng, an toàn đối với sản phẩm đầu ra thông qua các quy chuẩn kỹ thuật cũng như yêu cầu khắc khe của các chai chứa LPG trước khi lưu thông ra thị trường, nhưng trong quá trình sản xuất, kinh doanh khí vẫn tiềm ẩn nhiều nguy cơ tác động đến các lợi ích công cộng, nếu không có những yêu cầu kiểm soát nhất định (ví dụ: các trạm san chiết gas không đáp ứng những điều kiện về an toàn có thể gây ra cháy, ảnh hưởng đến sức khỏe của con người...).

“Rượu” cũng là loại hàng hóa ảnh hưởng đến sức khỏe, tính mạng của người sử dụng và được kiểm soát chặt chẽ chất lượng sản phẩm trước khi đưa ra thị trường (phải công bố hợp quy). Tuy nhiên, quá trình sản xuất sẽ tác động đến chất lượng an toàn thực phẩm (mà việc kiểm tra chất lượng sản phẩm đầu ra chưa đảm bảo hết được) đồng thời ảnh hưởng đáng kể đến môi trường (từ các chất thải của quá trình sản xuất), cháy, hỏa hoạn, do đó cần kiểm soát quy trình sản xuất để đảm bảo các yếu tố về an toàn thực phẩm, phòng cháy chữa cháy, bảo vệ môi trường.

Trong khi đó, các ngành “xuất khẩu gạo”, “tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh”, “kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc” bị kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh dường như chưa thích hợp. Không nhận thấy lợi ích công cộng nào chịu tác động bởi hoạt động “xuất khẩu gạo” hay việc xác định “hoạt động tạm nhập, tái xuất thực phẩm đông lạnh”, “kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc” là ngành, nghề kinh doanh là chưa phù hợp về mặt bản chất. Mặt khác, hiện tại đã có các cơ chế quản lý để ngăn chặn các tác động đến lợi ích công (nếu có) của các hoạt động trên hiệu quả hơn là áp đặt điều kiện đối với chủ thể kinh doanh.

“Gạo” có thể được xem là loại hàng hóa liên quan đến an ninh lương thực quốc gia, vì vậy các chính sách quản lý đặc thù liên quan gạo có thể là cần thiết. Pháp luật hiện hành đã có nhiều quy định để đảm bảo an ninh quốc gia, quốc phòng và các lợi ích công cộng liên quan đến sản phẩm gạo, cụ thể, việc cân đối nguồn thóc, gạo hàng hóa xuất khẩu, các yêu cầu về dự trữ lưu thông... Do đó, yêu cầu về điều kiện đối với các doanh nghiệp xuất khẩu gạo để đảm bảo cho lợi ích công cộng là chưa phù hợp.

“Hoạt động tạm nhập tái xuất thực phẩm đông lạnh” là một loại *hoạt động* trong quá trình kinh doanh chứ không phải một *ngành, nghề kinh doanh* (bởi ít có ai thành lập doanh nghiệp chỉ để tạm nhập tái xuất thực phẩm đông lạnh, thường hoạt động này là do các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh thực phẩm thực hiện, bên cạnh các hoạt động khác của họ như sản xuất thực phẩm, mua bán thực phẩm, nhập khẩu/xuất khẩu thực phẩm...). Đối tượng cần kiểm soát ở đây là mỗi lần tạm nhập tái xuất của doanh nghiệp chứ không phải là bản thân doanh nghiệp ngay từ khi họ chưa gia nhập thị trường. Do đó, biện pháp kiểm soát, nếu cần, là hoạt động kiểm soát (qua thủ tục hải quan, vận chuyển chuyển khẩu) đối với từng lô hàng thực phẩm đông lạnh tạm nhập tái xuất chứ không phải là điều kiện kinh doanh đối với chủ thể thực hiện hoạt động tạm nhập tái xuất thực phẩm đông lạnh.

Dịch vụ Lô-gi-stíc không có tính chất là *một* ngành, nghề riêng mà bao gồm rất nhiều công việc, liên quan đến nhiều ngành, lĩnh vực khác nhau. Trong đó, có những ngành, nghề phải đáp ứng điều kiện kinh doanh (ví dụ: vận chuyển hàng hóa bằng các phương tiện đường bộ, đường thủy, đường biển; đại lý hải quan; đại lý thuế...), lại có những ngành, nghề không cần phải đáp ứng điều kiện kinh doanh (ví dụ: giao nhận hàng, các hoạt động hỗ trợ khác...). Do đó, khó có thể xác định một điều kiện áp dụng chung cho các chủ thể cung cấp dịch vụ Lô-gi-stíc.

## CĂN CỨ PHÁP LÝ

Tất cả các điều kiện kinh doanh của 05 ngành, nghề kinh doanh được rà soát đều quy định tại văn bản cấp Nghị định trở lên, phù hợp về mặt thẩm quyền theo quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014.

## CÁC ĐIỀU KIỆN KINH DOANH

Các điều kiện kinh doanh của 05 nhóm ngành, nghề trên có một số đặc điểm nổi bật sau:

### Các điều kiện có xu hướng áp đặt về quy mô của doanh nghiệp

Một điều dễ dàng nhận thấy khi rà soát điều kiện kinh doanh của 05 nhóm ngành, nghề trên là rất nhiều các điều kiện kinh doanh yêu cầu về quy mô của doanh nghiệp (chỉ trừ kinh doanh dịch vụ Logistics, 04 ngành, nghề còn lại đều có quy định về quy mô). Các điều kiện về quy mô thể hiện ở các dạng như:

#### I Yêu cầu các cơ sở vật chất phải đáp ứng giới hạn tối thiểu về kích thước

Thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu LPG phải có: i) kho tổng dung tích các bồn chứa tối thiểu 3.000 m<sup>3</sup>; ii) Số lượng chai LPG các loại (không tính chai LPG mini) với tổng dung tích tối thiểu 3.930.000 L. Thương nhân phân phối LPG kinh doanh LPG chai phải có: i) bồn chứa với tổng dung tích tối thiểu 300 m<sup>3</sup>; ii) có số lượng chai LPG các loại (không tính chai LPG mini) với tổng dung tích chứa tối thiểu 2.620.000 L.

Thương nhân kinh doanh xuất khẩu gạo phải có: i) ít nhất 01 kho chuyên dùng với sức chứa tối thiểu 5.000 tấn thóc; ii) có ít nhất 01 cơ sở xay, xát thóc, gạo với công suất tối thiểu 10 tấn thóc/giờ.

Thương nhân phân phối sản phẩm rượu phải có kho hàng (hoặc hệ thống kho hàng) tối thiểu tổng diện tích phải từ 300 m<sup>2</sup> trở lên hoặc khối tích phải từ 1000 m<sup>3</sup> trở lên.

Đối với kinh doanh khí - loại hàng hóa có tác động đến sức khỏe, tính mạng con người, cháy nổ, hỏa hoạn, yếu tố cần kiểm soát đối với chủ thể kinh doanh ở đây chính là đảm bảo sự an toàn của quá trình kinh doanh khí không phát sinh những tác động đến các trật tự công ở trên. Những điều kiện về quy mô đường như không có mối liên hệ nào về việc đảm bảo cho trật tự công này.

Tại thời điểm xây dựng các quy định về điều kiện kinh doanh khí, có ý kiến giải trình rằng, để đưa ra các con số về quy mô tối thiểu, cơ quan chủ trì soạn thảo đã tính toán dựa trên nhu cầu của người dân và khả năng dự trữ của các thương nhân. Chẳng hạn, trung bình 1 chai gas 12 kg có vòng quay 4 tháng/lần (3 vòng/năm), lượng tiêu thụ của một thương nhân phân phối LPG là: 100.000 chai × 3 vòng × 12 kg/1.000 kg = 3.600 tấn/năm = 300 tấn/tháng. Do vậy, quy định 300 m<sup>3</sup> sẽ đáp ứng đủ yêu cầu dự trữ tối thiểu 15 ngày đối với hoạt động cung cấp LPG cho 100.000 chai LPG phù hợp với vùng sâu, vùng xa...<sup>55</sup>.

Như vậy có thể thấy, quy định về quy mô của các thương nhân kinh doanh khí *không* nhằm hướng đến bảo đảm sự an toàn của quá trình kinh doanh khí mà lại là vì yêu cầu dự trữ tối thiểu của thương nhân, đảm bảo thương nhân có hàng hóa cung ứng ra thị trường. Rõ ràng, mục tiêu chính sách này không phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

Hơn nữa, xét về tính hợp lý, giải trình trên tưởng như rất logic, khoa học, nhưng lại bất hợp lý ở nhiều khía cạnh: *thứ nhất*, những tính toán trên *chỉ đúng* trong trường hợp thị trường chỉ có duy nhất một thương nhân phân phối LPG (trừ khi chính sách này muốn hướng tới sự độc quyền của thương nhân kinh doanh khí), nếu thị trường có hai, ba hoặc nhiều thương nhân phân phối LPG thì tính toán trên không còn ý nghĩa, thị trường sẽ dư thừa nguồn cung; *thứ hai*, cung ứng ra thị trường hay dự trữ hàng của thương nhân phân phối là vấn đề của thị trường, các thương nhân tùy thuộc vào diễn biến thị trường, chiến lược kinh doanh hay khả năng tài chính để quyết định việc bán hàng hay dự trữ, Nhà nước không có lý do gì để can thiệp vào điều này; *thứ ba*, đặt giả sử tính toán trên là đúng thì việc áp

55: <http://nangluongvietnam.vn/news/vn/da-khi-viet-nam/mo-loi-cho-kinh-doanh-khi-gas.html>

dụng chung cho tất cả thị trường (từ thành thị đến nông thôn, vùng sâu, vùng xa, miền núi) là chưa phù hợp. Ở thành phố, các tỉnh có dân số đông, nhu cầu tiêu thụ sẽ khác với vùng nông thôn, hay miền núi với dân số ít, thói quen, tập quán sử dụng năng lượng cũng khác nhau.

Nếu như kinh doanh khí có đưa ra lý giải về quy định về quy mô thì đối với điều kiện quy mô của xuất khẩu gạo, kinh doanh rượu lại rất khó hiểu.

Rượu được xác định là hàng hóa hạn chế kinh doanh<sup>56</sup>, có nghĩa là Nhà nước không khuyến khích và có các chính sách để hạn chế loại hàng hóa này ra thị trường. Điều kiện kinh doanh đối với thương nhân phân phối sản phẩm rượu lại yêu cầu phải có kho hàng “tối thiểu tổng diện tích phải từ 300 m<sup>2</sup> trở lên hoặc khối tích phải từ 1000 m<sup>3</sup> trở lên”<sup>57</sup>; thương nhân bán buôn sản phẩm rượu phải có kho hàng “tối thiểu tổng diện tích phải từ 50 m<sup>2</sup> trở lên hoặc khối tích phải từ 150 m<sup>3</sup> trở lên”<sup>58</sup>. Với quy mô tối thiểu của kho hàng như thế này thì số lượng sản phẩm rượu ra thị trường sẽ không hề nhỏ. Như vậy, có thể thấy giữa các chính sách ban hành ra đã có sự mâu thuẫn.

Một vấn đề quan trọng nữa là, không thể trả lời được câu hỏi, nếu thương nhân phân phối rượu, bán buôn rượu không có các kho hàng với diện tích tối thiểu trên thì lợi ích công cộng nào sẽ bị ảnh hưởng? Liệu với kho hàng lớn như vậy thì thương nhân kinh doanh sản phẩm rượu sẽ đảm bảo được an toàn phòng cháy, chữa cháy, đảm bảo được chất lượng an toàn thực phẩm của rượu trước khi đến tay người tiêu dùng?

Tương tự, đối với điều kiện quy mô của thương nhân xuất khẩu gạo, cũng không nhận thấy điều kiện kinh doanh này liên quan gì tới các trật tự công để buộc Nhà nước phải can thiệp bằng các điều kiện kinh doanh.

Trong khi các mục tiêu chính sách chưa phù hợp thì những quy định về điều kiện quy mô trên sẽ khiến thị trường cạnh tranh trở nên méo mó. Chỉ có những thương nhân có tiềm lực tài chính mới có thể đáp ứng được các điều kiện, vô hình trung các doanh nghiệp nhỏ và vừa không thể gia nhập hoặc bị loại khỏi thị trường. Thị trường sẽ chỉ là “sân chơi” của các ông lớn.

### Hộp 3: Những tác động của các quy định về quy mô tới các doanh nghiệp kinh doanh khí

Doanh nghiệp tính toán, điều kiện thương nhân phải có tối thiểu 100.000 vò bình, phải có bồn chứa 300 m<sup>3</sup>... buộc doanh nghiệp phải đầu tư gần 100 tỷ đồng, chưa kể các chi phí khác về hệ thống nạp, kho chứa và đất đai, nhà xưởng... số tiền đầu tư ban đầu này là quá sức đối với các doanh nghiệp nhỏ và vừa<sup>59</sup>. Hàng loạt doanh nghiệp nhỏ và vừa đã phải rút lui khỏi thị trường vì không thể đáp ứng được điều kiện về quy mô của ngành kinh doanh khí.

Tính đến ngày 07/3/2017, trên thị trường chỉ có 08 thương nhân đủ điều kiện xuất khẩu, nhập khẩu khí và 35 đủ điều kiện làm thương nhân phân phối khí được cấp theo quy định tại Nghị định số 19/2016/NĐ-CP<sup>60</sup>. Con số này cho thấy, chỉ có một số ít thương nhân đáp ứng được điều kiện để được xuất nhập khẩu khí, hay phân phối khí.

56: Khoản 1 Điều 4 Nghị định 94/2012/NĐ-CP về sản xuất, kinh doanh rượu

57: Điểm đ khoản 1 Điều 17 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

58: Điểm đ khoản 2 Điều 17 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

59: <http://kinhdoanh.vnexpress.net/tin-tuc/doanh-nghiep/doanh-nghiep-nho-lo-pha-san-vi-dieu-kien-kinh-doanh-ngat-ngheo-3475014.html>

60: <http://www.moit.gov.vn/vn/tin-tuc/9420/danh-sach-thuong-nhan-xuat-khau--nhap-khau--phan-phoi-khi.aspx>



#### Hộp 4: Những tác động của quy định về quy mô đối với các doanh nghiệp xuất khẩu gạo<sup>61</sup>

Trước khi có Nghị định 109/2010/NĐ-CP, số lượng doanh nghiệp tham gia xuất khẩu gạo là hơn 200 doanh nghiệp. Sau thời điểm Nghị định 109 có hiệu lực, số lượng doanh nghiệp giảm xuống còn hơn 100 doanh nghiệp.

Xuất khẩu gạo vẫn tập trung ở một số doanh nghiệp chính, chủ yếu là doanh nghiệp nhà nước như Vinafood 1, Vinafood 2, chiếm tỷ trọng khoảng 40% tổng lượng gạo xuất khẩu của Việt Nam và cao hơn nhiều so với các doanh nghiệp còn lại.

Việc gia nhập ngành không hề dễ dàng, đặc biệt là với các công ty xuất khẩu những loại gạo đặc biệt, với số lượng thấp như gạo hữu cơ, gạo đặc sản dùng làm thực phẩm chức năng. Thông thường, muốn xuất các loại gạo đặc biệt này các công ty nhỏ phải ủy thác cho một công ty lớn xuất khẩu hộ. Nhưng khách hàng mua gạo này không tin tưởng vào công ty lớn này vì họ đã kiểm định vùng sản xuất gạo đặc sản của công ty nhỏ và chỉ tin tưởng khi chính công ty nhỏ xuất bán cho họ.

#### I Yêu cầu phải đáp ứng số vốn tối thiểu

Điều kiện về vốn thường được áp dụng trong các ngành, nghề mà hoạt động kinh doanh sẽ tác động đến các lợi ích công cộng nếu chủ thể kinh doanh không có một khoản tiền tối thiểu nhất định (ví dụ: hoạt động tín dụng, tiền là đối tượng giao dịch chính, cung cấp cho người dân, doanh nghiệp, nếu không đáp ứng tối thiểu một lượng tiền nhất định, thì sẽ tác động lớn đến cuộc sống của những người gửi tiền, hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, kéo theo sự bất ổn định của nền kinh tế).

Với tính chất này thì yêu cầu về vốn đối với doanh nghiệp kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh<sup>62</sup>, thương nhân phân phối rượu<sup>63</sup>, thương nhân bán buôn sản phẩm rượu<sup>64</sup> là chưa phù hợp, bởi đây không phải là những ngành có tính chất như trên.

Một số ý kiến cho rằng, doanh nghiệp cần phải có vốn để kinh doanh có hiệu quả. Nếu quả thực quy định hướng đến mục tiêu này thì Nhà nước đang “ngỡ hộ, làm thay” cho doanh nghiệp. Doanh nghiệp nào cũng muốn làm ăn hiệu quả, vì vậy tự bản thân họ sẽ phải có những phương cách để đạt được mục tiêu này, Nhà nước không cần/không nên can thiệp vào vấn đề thuộc về thị trường.

Xét về tính hợp lý yêu cầu doanh nghiệp phải có một khoản tiền bị “đóng băng” trong tổ chức tín dụng trong suốt quá trình hoạt động (bằng hình thức ký quỹ) là bất hợp lý và gây khó khăn rất lớn cho doanh nghiệp, vì vốn là yếu tố rất quan trọng trong hoạt động kinh doanh. Hơn nữa, yêu cầu về số vốn tối thiểu ban đầu sẽ là cản trở rất lớn đối với các doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ tham gia vào thị trường và ảnh hưởng đáng kể đến thị trường cạnh tranh.

#### I Yêu cầu phải sở hữu cơ sở vật chất

Trên thị trường, sự luân chuyển quyền sử dụng tài sản giữa các chủ thể với nhau thông qua các hợp đồng thuê rất phổ biến. Hoạt động này vừa giúp các chủ thể sở hữu tài sản khai thác các giá trị kinh tế của tài sản vừa giúp các chủ thể có nhu cầu có thể sử dụng tài sản mà mình không có khả năng sở hữu.

Một số điều kiện kinh doanh trong kinh doanh khí, xuất khẩu gạo lại đi ngược xu hướng trên, đó là yêu cầu doanh nghiệp phải sở hữu một số cơ sở vật chất nào đó. Ví dụ, thương nhân phân phối LPG phải sở hữu trạm nạp LPG sau hai năm kể từ ngày được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện làm thương nhân phân phối<sup>65</sup> hay thương nhân xuất khẩu gạo phải sở hữu kho chuyên dùng; cơ sở xay, xát thóc, gạo<sup>66</sup>.

61: Thị trường lúa gạo Việt Nam cải cách để hội nhập: Cách tiếp cận cấu trúc thị trường – Viện Nghiên cứu Kinh tế và Chính sách (VEPR)

62: “Có số tiền ký quỹ là 10 tỷ đồng Việt Nam nộp tại một tổ chức tín dụng” - Điều 3 Nghị định 77/2016/NĐ-CP

63: “Có số vốn tối thiểu 01 tỷ Việt Nam đồng” - Khoản 1 Điều 17 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

64: Có số vốn tối thiểu 300 triệu Việt Nam đồng - Khoản 2 Điều 17 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

65: Điểm b khoản 2 Điều 9 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

66: Điều 4 Nghị định 109/2010/NĐ-CP

Nếu quan ngại việc doanh nghiệp không sở hữu sẽ dễ dẫn đến tình trạng không có tài sản và ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh, thì đối tượng chịu tác động ở đây sẽ chính là doanh nghiệp mà không phải trật tự công.

### Các điều kiện kinh doanh có tính chất “con gà - quả trứng”

Đây là dạng điều kiện kinh doanh theo vòng tròn, không thể xác định được phải đáp ứng điều kiện kinh doanh nào trước, điều kiện kinh doanh nào sau, vô hình trung, có điều kiện kinh doanh nhưng chẳng có doanh nghiệp nào có thể đáp ứng được điều kiện.

Các dạng này, qua rà soát, nhận thấy ở điều kiện kinh doanh của thương nhân phân phối LPG, tổng đại lý kinh doanh LPG, đại lý kinh doanh LPG.

Thương nhân phân phối LPG kinh doanh chai LPG phải có tối thiểu 20 tổng đại lý hoặc đại lý kinh doanh đáp ứng đủ điều kiện theo quy định<sup>67</sup>.

Thương nhân phân phối LPG “chỉ ký hợp đồng đại lý với thương nhân đủ điều kiện làm tổng đại lý, đại lý kinh doanh LPG”<sup>68</sup>. Có nghĩa là thương nhân phân phối LPG chỉ được ký hợp đồng với thương nhân có Giấy chứng nhận đủ điều kiện làm tổng đại lý kinh doanh LPG.

Điều kiện đối với tổng đại lý kinh doanh LPG: “có hợp đồng đại lý tối thiểu 01 năm, còn hiệu lực với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối”, trong hồ sơ xin cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện làm tổng đại lý kinh doanh LPG phải có “Bản sao hợp đồng đại lý kinh doanh LPG với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối”<sup>69</sup>. Có nghĩa là tại thời điểm tổng đại lý chưa có Giấy chứng nhận đủ điều kiện làm tổng đại lý kinh doanh LPG, đã phải có hợp đồng đại lý kinh doanh LPG với thương nhân phân phối LPG (thương nhân đầu mối).

Như vậy có thể thấy điều kiện kinh doanh của các chủ thể trên đang trở thành vòng tròn và “đánh đố” doanh nghiệp: muốn làm tổng đại lý phải có hợp đồng đại lý với thương nhân phân phối, thương nhân phân phối chỉ ký hợp đồng đại lý với tổng đại lý đã đủ điều kiện. Nếu chấp hành đúng quy định này thì thương nhân sẽ không thể đáp ứng được điều kiện làm tổng đại lý vì không thể có được Hợp đồng đại lý với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối.

### Các điều kiện có tính chất can thiệp vào quyền tự quyết của doanh nghiệp

Pháp luật cho phép doanh nghiệp có quyền tự chủ, tự quyết các phương án kinh doanh, hình thức kinh doanh phù hợp.

Rà soát nhận thấy có nhiều điều kiện kinh doanh can thiệp vào quyền tự quyết của doanh nghiệp một cách bất hợp lý. Các điều kiện kinh doanh có tính chất này được thể hiện dưới dạng:

**Yêu cầu phải tổ chức kinh doanh theo phương thức kinh doanh cứng nhắc:** thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu LPG phải có chai LPG, trạm nạp LPG, hệ thống phân phối LPG; thương nhân phân phối LPG kinh doanh LPG chai phải có chai LPG, trạm nạp LPG, hệ thống phân phối LPG. Như vậy, thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu LPG, phân phối LPG, sẽ phải kinh doanh LPG theo hình thức bán LPG chai bằng một hệ thống phân phối bao gồm cửa hàng, tổng đại lý, đại lý;

**Yêu cầu doanh nghiệp phải tổ chức hệ thống phân phối sản phẩm với số lượng tối thiểu đại lý, tổng đại lý (thương nhân phân phối LPG kinh doanh LPG chai phải “Có hệ thống phân phối LPG, bao gồm:** Cửa hàng bán LPG chai hoặc trạm cấp LPG hoặc trạm nạp LPG vào phương tiện vận tải được cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện hoặc khách hàng công nghiệp và có tối thiểu 20 (hai mươi) tổng đại lý hoặc đại lý kinh doanh LPG đáp ứng đủ Điều kiện quy định tại Nghị định này”<sup>70</sup>; thương nhân phân phối sản phẩm rượu phải Có hệ thống phân phối sản phẩm rượu trên địa bàn từ 06 tỉnh trở lên (tại địa bàn mỗi tỉnh phải có từ 03 thương nhân bán buôn sản phẩm rượu trở lên)<sup>71</sup>);

67: Điểm c khoản 2 Điều 9 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

68: Khoản 3 Điều 21 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

69: Khoản 6 Điều 12 Thông tư 03/2016/TT-BTC hướng dẫn chi tiết thi hành một số điều của Nghị định 19/2016/NĐ-CP

70: Điểm c khoản 1 Điều 9 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

71: Điểm c khoản 1 Điều 17 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

**Yêu cầu cơ sở vật chất của doanh nghiệp phải ở địa bàn nhất định** (thương nhân xuất khẩu gạo phải có “Kho chứa, cơ sở xay, xát quy định tại Điều này phải thuộc sở hữu của thương nhân và phải nằm trên địa bàn tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có thóc, gạo hàng hoá xuất khẩu hoặc có cảng biển quốc tế có hoạt động xuất khẩu thóc, gạo”<sup>72</sup>).

Việc tổ chức hệ thống phân phối như thế nào, có bao nhiêu đại lý, tổng đại lý, đặt ở địa bàn nào, bán theo hình thức nào... tùy thuộc hoàn toàn vào chiến lược kinh doanh của doanh nghiệp.

Địa điểm của kho chứa, cơ sở xay, xát sẽ được quyết định dựa vào mức độ thuận tiện trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Cũng không rõ, nếu doanh nghiệp không đặt cơ sở xay xát, kho ở các địa điểm theo quy định trên thì những trật tự công nào sẽ bị ảnh hưởng?

### Hạn chế quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp một cách bất hợp lý

Hoạt động phân phối sản phẩm hàng hóa của những ngành, nghề kinh doanh có điều kiện, thông thường điều kiện được thiết kế chung cho chủ thể bán hàng và không quan tâm chủ thể đó bán theo hình thức nào (bán buôn, bán lẻ, nhập khẩu...).

Trong khi đó, ở hai ngành kinh doanh khí và kinh doanh rượu, hoạt động bán sản phẩm lại được chia thành nhiều tầng nấc, mỗi tầng nấc lại chủ thể kinh doanh lại phải đáp ứng điều kiện kinh doanh riêng, chẳng hạn:

**I Đối với kinh doanh khí, hoạt động bán sản phẩm khí sẽ có: phân phối khí; tổng đại lý kinh doanh LPG; đại lý kinh doanh LPG; cửa hàng bán LPG chai, trong đó:**

- Cửa hàng bán LPG chai thuộc sở hữu của thương nhân là đại lý hoặc tổng đại lý hoặc thương nhân kinh doanh LPG đầu mối;
- Đại lý kinh doanh LPG có hợp đồng đại lý với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối hoặc tổng đại lý kinh doanh LPG;
- Tổng đại lý kinh doanh LPG có hợp đồng đại lý với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối.

Như vậy, với cách thiết kế này thì sẽ không có cửa hàng bán LPG chai “tự do”, có nghĩa là thương nhân muốn mở một cửa hàng bán LPG chai mà không thuộc thương nhân là đại lý hoặc tổng đại lý hoặc thương nhân kinh doanh LPG đầu mối sẽ không được phép.

**I Đối với kinh doanh rượu, hoạt động phân phối sản phẩm rượu sẽ có: thương nhân phân phối sản phẩm rượu; thương nhân bán buôn sản phẩm rượu; thương nhân bán lẻ sản phẩm rượu, trong đó:**

- Thương nhân bán lẻ sản phẩm rượu trực thuộc hệ thống phân phối của thương nhân bán buôn rượu. Thương nhân bán lẻ sản phẩm rượu được mua sản phẩm rượu từ thương nhân bán buôn sản phẩm rượu để bán tại địa điểm được cấp phép<sup>73</sup>;
- Thương nhân bán buôn sản phẩm rượu trực thuộc hệ thống kinh doanh của tổ chức, cá nhân sản xuất rượu hoặc của doanh nghiệp phân phối sản phẩm rượu. Thương nhân bán buôn được mua sản phẩm rượu từ tổ chức, cá nhân sản xuất rượu hoặc của doanh nghiệp phân phối sản phẩm rượu để bán cho các thương nhân bán lẻ sản phẩm rượu hoặc trực tiếp tổ chức bán lẻ sản phẩm rượu tại các cửa hàng trực thuộc của thương nhân trên phạm vi địa bàn tỉnh<sup>74</sup>;
- Thương nhân phân phối sản phẩm rượu phải có hệ thống phân phối sản phẩm rượu trên địa bàn từ 06 tỉnh trở lên, tại mỗi địa bàn mỗi tỉnh phải có từ 03 thương nhân bán buôn sản phẩm rượu. Thương nhân phân phối sản phẩm rượu được mua sản phẩm rượu từ tổ chức, cá nhân sản xuất rượu hoặc thương nhân phân phối sản phẩm rượu khác hoặc thương nhân nhập khẩu sản phẩm rượu trực tiếp từ thương nhân nước ngoài để bán cho các thương nhân bán buôn sản phẩm rượu hoặc trực tiếp tổ chức bán lẻ sản phẩm rượu tại các cửa hàng trực thuộc của thương nhân trên phạm vi địa bàn được cấp phép<sup>75</sup>;

72: Khoản 2 Điều 4 Nghị định 109/2010/NĐ-CP

73: Khoản 6 Điều 19 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

74: Khoản 5 Điều 19 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

75: Khoản 4 Điều 19 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

- Thương nhân phân phối, thương nhân bán buôn sản phẩm rượu chỉ được bán sản phẩm rượu cho các thương nhân có Giấy phép kinh doanh sản phẩm rượu thuộc hệ thống phân phối của mình trong phạm vi địa bàn được cấp phép<sup>76</sup>.

Như vậy, với sự phân chia hệ thống phân phối rượu và phân định quyền, nghĩa vụ như trên thì:

- Thương nhân bán lẻ rượu chỉ được mua rượu từ thương nhân bán buôn mà không được mua rượu từ các thương nhân bán lẻ khác hoặc các thương nhân phân phối rượu;
- Thương nhân bán buôn rượu không được mua rượu từ các thương nhân nhập khẩu rượu trực tiếp tại nước ngoài;
- Thương nhân phân phối rượu không được bán rượu cho các thương nhân ngoài hệ thống.

Rõ ràng việc hạn chế các quyền của các thương nhân trên khiến cho nguồn sản phẩm cung ứng cho các thương nhân bị thu hẹp.

Xét về bản chất, tất cả các hoạt động trên đều có tính chất là phân phối (mua bán sản phẩm) – hoạt động trung gian giữa sản xuất và tiêu thụ sản phẩm. Vì vậy, việc phân chia theo nhiều cấp phân phối không có nhiều ý nghĩa trong bảo đảm trật tự công, trong khi đó lại hạn chế khá lớn về quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp và ảnh hưởng tới quyền lợi người tiêu dùng.

# Rà soát chi tiết

## I. KINH DOANH KHÍ

### ĐÁP ỨNG VỚI CÁC MỤC TIÊU QUY ĐỊNH TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

“Khí” là loại hàng hóa có khả năng tác động đến các lợi ích công cộng (sức khỏe, tính mạng con người; môi trường, an ninh trật tự). Không giống như những loại hàng hóa có cùng nguy cơ tác động đến trật tự công nhưng chỉ cần kiểm soát đầu ra (bằng các yêu cầu về quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật của sản phẩm), “khí” yêu cầu phải có sự kiểm soát chặt chẽ tất cả các khâu trong toàn bộ quá trình đầu tư kinh doanh (từ sản xuất, nhập khẩu, phân phối đến bán lẻ), bởi xuất phát từ tính chất đặc thù của loại hàng hóa này có thể gây nguy hiểm bất kỳ lúc nào, nếu không được kiểm soát chặt chẽ.

Do vậy, xác định kinh doanh khí là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện là phù hợp với các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

### CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật đầu tư năm 2014;
- Nghị định 19/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 22/3/2016 về kinh doanh khí;
- Nghị định 77/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 01/7/2016 sửa đổi, bổ sung một số quy định về điều kiện đầu tư kinh doanh trong lĩnh vực mua bán hàng hóa quốc tế, hóa chất, vật liệu nổ công nghiệp, phân bón, kinh doanh khí, kinh doanh thực phẩm thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Công Thương.

Các điều kiện kinh doanh khí đều được quy định tại văn bản cấp Nghị định trở lên, phù hợp về mặt thẩm quyền ban hành điều kiện kinh doanh quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014.

## 1. THƯƠNG NHÂN XUẤT KHẨU, NHẬP KHẨU

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>77</sup>:

#### I Điều kiện chung:

- Có cầu cảng thuộc hệ thống cảng Việt Nam thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu hoặc có hợp đồng thuê cầu cảng tối thiểu 05 (năm) năm;
- Có kho tổng dung tích các bồn chứa tối thiểu 3.000 m<sup>3</sup> (ba nghìn mét khối) đối với LPG; 60.000 m<sup>3</sup> (Sáu mươi nghìn mét khối) đối với LNG; 200.000 Sm<sup>3</sup> (hai trăm nghìn mét khối tiêu chuẩn) đối với CNG thuộc sở hữu thương nhân hoặc đồng sở hữu hoặc thuê của thương nhân kinh doanh khí tối thiểu 01 (một) năm đối với LPG và 05 (năm) năm đối với LNG và CNG để tiếp nhận khí từ tàu hoặc phương tiện vận chuyển khác.

#### I Đối với thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu LPG:

- Đáp ứng điều kiện chung;
- Có số lượng chai LPG các loại (không tính chai LPG mini) đủ Điều kiện lưu thông trên thị trường thuộc sở hữu của thương nhân với tổng dung tích chứa tối thiểu 3.930.000 L (ba triệu chín trăm ba mươi nghìn lít);

77: Điều 7 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

- Có trạm nạp LPG vào chai thuộc sở hữu được cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện hoặc có hợp đồng thuê nạp LPG vào chai với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối khác.

Sau 02 (hai) năm kể từ ngày được cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện xuất khẩu, nhập khẩu LPG, phải có trạm nạp LPG vào chai thuộc sở hữu của thương nhân;

- Có hệ thống phân phối LPG bao gồm: Cửa hàng bán LPG chai hoặc trạm cấp LPG hoặc trạm nạp LPG vào phương tiện vận tải được cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện hoặc khách hàng công nghiệp và có tối thiểu 40 (bốn mươi) tổng đại lý hoặc đại lý kinh doanh LPG đáp ứng đủ Điều kiện quy định tại Nghị định này.

#### I Đối với thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu LNG:

- Đáp ứng điều kiện chung;
- Sở hữu hoặc đồng sở hữu hoặc thuê xe bồn LNG hoặc đường ống vận chuyển LNG tối thiểu 01 (một) năm; sở hữu trạm cấp LNG hoặc trạm nạp LNG vào phương tiện vận tải được cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện.

#### I Đối với thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu CNG:

- Đáp ứng điều kiện chung;
- Sở hữu hoặc đồng sở hữu hoặc thuê xe bồn CNG hoặc đường ống vận chuyển CNG tối thiểu 01 (một) năm; sở hữu trạm cấp CNG hoặc trạm nạp CNG vào phương tiện vận tải được cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện.

#### b. Phân tích:

- **Về điều kiện cầu cảng:** Yêu cầu thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu phải có hợp đồng thuê cầu cảng tối thiểu 05 năm dường như chưa phù hợp với thực tế. Bởi, giao dịch thuê cầu cảng với thời hạn *bao lâu* tùy thuộc vào thỏa thuận với các bên trong hợp đồng, xuất phát từ nhu cầu hoặc do các yếu tố của thị trường tác động. Mặc dù, suy đoán, mục tiêu của quy định này nhằm đảm bảo tính ổn định hoặc chứng minh được thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu có quyền sử dụng cầu cảng, nhưng việc quy định *cứng* thời gian thuê cầu cảng là sự can thiệp chưa hợp lý vào yếu tố do thị trường quyết định.

Phân tích tương tự đối với thời gian thuê tối thiểu bồn chứa; thời gian thuê tối thiểu xe bồn LNG hoặc đường ống vận chuyển LNG; thời gian thuê tối thiểu xe bồn CNG hoặc đường ống vận chuyển CNG.

- **Về điều kiện dung tích tối thiểu của các bồn chứa:** Một trong những lý do giải thích cho quy định này là nhằm đảm bảo nguồn cung khí trên thị trường trong một khoảng thời gian nhất định. Mục tiêu này dường như không đảm bảo cho lợi ích công cộng như quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014. Hơn nữa, giải trình trên chưa hợp lý ở chỗ, việc tính toán nguồn cung khí trên thị trường để xác định dung tích tối thiểu bồn chứa của một thương nhân nhập khẩu là đúng khi trên thị trường chỉ có *duy nhất* một thương nhân nhập khẩu. Trong khi chính sách về kinh doanh khí không hướng đến sự độc quyền này.

#### ● Về điều kiện đối với thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu LPG:

- Yêu cầu về số lượng chai LPG tối thiểu: Phân tích tương tự như yêu cầu về dung tích tối thiểu của các bồn chứa trên;
- Yêu cầu phải sở hữu trạm nạp LPG sau 02 năm kể từ ngày được cấp phép: Quy định này khó trả lời được câu hỏi: nếu không sở hữu trạm nạp LPG thì hoạt động của thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu khí sẽ tác động như thế nào tới trật tự công? Và việc sở hữu trạm nạp LPG thì sẽ đảm bảo trật tự công hơn như thế nào so với thuê trạm nạp LPG?

- Yêu cầu về hệ thống phân phối LPG: Hệ thống phân phối của thương nhân được quyết định bởi chính sách, phương án, năng lực kinh doanh của chính thương nhân đó. Việc yêu cầu phải có tối thiểu 40 tổng đại lý hoặc đại lý kinh doanh LPG là sự can thiệp vào quyền tự chủ kinh doanh của doanh nghiệp, trong khi không nhận thấy mục tiêu rõ ràng nào liên quan tới lợi ích công cộng;
- Yêu cầu phải có chai LPG, trạm nạp LPG, hệ thống phân phối đồng nghĩa với cách hiểu, thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu khí *luôn luôn* phải kinh doanh theo mô hình: nhập khẩu → nạp chai → tổ chức bán chai LPG. Điều này là không phù hợp với thực tế và cản trở đáng kể đối với các phương thức kinh doanh của thương nhân, bởi các thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu khí có thể bán khí cho thương nhân trung gian khác, mà không đi theo phương thức bán chai LPG ra thị trường.
- **Đối với thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu LNG, CNG:** Phân tích tương tự đối với yêu cầu thời gian thuê tối thiểu; yêu cầu phải sở hữu trạm cấp như trên.
- **Tác động của các quy định về quy mô:**

Có thể thấy rằng, với các điều kiện khắt khe về quy mô trên, chỉ có những thương nhân có tiềm lực tài chính mới đáp ứng được các điều kiện và tham gia vào thị trường xuất khẩu, nhập khẩu khí. Mặc dù các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện không phải dành cho số đông, tuy nhiên, khi những điều kiện về quy mô không chứng minh được là nhằm đảm bảo cho lợi ích công cộng nào đó, thì đây là rào cản không hề nhỏ đối với các chủ thể không có tiềm lực tài chính tham gia vào thị trường và biến thị trường chỉ là “sân chơi” của các ông lớn, làm méo mó thị trường cạnh tranh.

### c. Đề xuất:

- Bỏ quy định về thời hạn thuê cầu cảng tối thiểu 05 năm;
- Bỏ quy định về dung tích tối thiểu của các bồn chứa 3.000 m<sup>3</sup> (ba nghìn mét khối) đối với LPG; 60.000 m<sup>3</sup> (sáu mươi nghìn mét khối) đối với LNG; 200.000 Sm<sup>3</sup> (hai trăm nghìn mét khối tiêu chuẩn) đối với CNG;
- Bỏ quy định về thời hạn thuê bồn chứa tối thiểu 01 năm đối với LPG; 05 năm đối với LNG và CNG;
- Bỏ tất cả các điều kiện áp dụng riêng đối với thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu LPG;
- Bỏ quy định về thời hạn thuê xe bồn LNG, CNG hoặc đường ống vận chuyển LNG, CNG tối thiểu 01 (một) năm.

## 2. THƯƠNG NHÂN SẢN XUẤT, CHẾ BIẾN KHÍ

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>78</sup>:

#### I Điều kiện chung:

- Có cơ sở sản xuất, chế biến khí theo đúng quy hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt và theo quy định của pháp luật về đầu tư;
- Có phòng thử nghiệm chất lượng thuộc sở hữu của thương nhân hoặc đồng sở hữu hoặc thuê tối thiểu 01 (một) năm của thương nhân, tổ chức khác có đủ năng lực để kiểm tra, thử nghiệm chất lượng khí.

#### I Đối với thương nhân sản xuất, chế biến LNG:

- Điều kiện chung;
- Phải có hệ thống bơm, nạp LNG để vận chuyển hoặc có hệ thống phục vụ hoạt động hóa khí để cung cấp cho khách hàng.

78: Điều 8 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

### I Đối với thương nhân sản xuất, chế biến CNG:

- Điều kiện chung;
- Có bồn chứa CNG với tổng dung tích tối thiểu 200.000 Sm<sup>3</sup> (hai trăm nghìn mét khối tiêu chuẩn) thuộc sở hữu của thương nhân hoặc đồng sở hữu hoặc thuê tối thiểu 01 (một) năm của thương nhân khác và được xây dựng theo quy hoạch, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia hiện hành;
- Có trạm nén khí CNG có công suất tối thiểu 3.000 Sm<sup>3</sup>/h (ba nghìn mét khối tiêu chuẩn trên giờ).

### b. Phân tích:

- **Về điều kiện thời gian thuê phòng thử nghiệm chất lượng tối thiểu 01 năm:** Giới hạn thời hạn thuê tối thiểu là chưa phù hợp với tính chất của giao dịch - dựa hoàn toàn vào thỏa thuận của hai bên, xuất phát từ nhu cầu thực tế;
- Góp ý tương tự đối với thời hạn thuê bồn chứa CNG tối thiểu 01 năm của thương nhân sản xuất, chế biến CNG.
- **Về điều kiện dung tích tối thiểu của bồn chứa CNG:** phân tích tương tự như trên về điều kiện về quy mô.

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện về thời gian thuê phòng thử nghiệm chất lượng tối thiểu 01 năm;
- Bỏ điều kiện về thời gian thuê bồn chứa CNG tối thiểu 01 năm;
- Bỏ điều kiện về dung tích tối thiểu của bồn chứa CNG.

## 3. THƯƠNG NHÂN PHÂN PHỐI KHÍ

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>79</sup>:

#### I Điều kiện chung:

- Doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật;
- Các bồn chứa với tổng dung tích tối thiểu 300 m<sup>3</sup> (ba trăm mét khối) đối với kinh doanh LPG chai; 100 m<sup>3</sup> (một trăm mét khối) đối với kinh doanh LPG qua đường ống; 3.000 m<sup>3</sup> (ba nghìn mét khối) đối với LNG; 10.000 Sm<sup>3</sup> (mười nghìn mét khối tiêu chuẩn) đối với CNG thuộc sở hữu của thương nhân hoặc đồng sở hữu hoặc thuê tối thiểu một (01) năm của thương nhân kinh doanh khí.

#### I Đối với thương nhân phân phối LPG kinh doanh LPG chai:

- Điều kiện chung;
- Có số lượng chai LPG các loại (không tính chai LPG mini) đủ Điều kiện lưu thông trên thị trường thuộc sở hữu của thương nhân với tổng dung tích chứa tối thiểu 2.620.000 L (hai triệu sáu trăm hai mươi nghìn lít);
- Có trạm nạp LPG vào chai thuộc sở hữu được cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện hoặc có hợp đồng thuê nạp LPG vào chai với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối khác;
- Sau hai (02) năm kể từ ngày được cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện làm thương nhân phân phối LPG, phải có trạm nạp LPG vào chai thuộc sở hữu của thương nhân;
- Có hệ thống phân phối LPG, bao gồm: Cửa hàng bán LPG chai hoặc trạm cấp LPG hoặc trạm nạp LPG vào phương tiện vận tải được cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện hoặc khách hàng công nghiệp và có tối thiểu 20 (hai mươi) tổng đại lý hoặc đại lý kinh doanh LPG đáp ứng đủ Điều kiện quy định tại Nghị định này.

79: Điều 9 Nghị định 19/2016/NĐ-CP



### I Đối với thương nhân phân phối LPG kinh doanh qua đường ống:

- Điều kiện chung;
- Có trạm cấp LPG thuộc sở hữu của thương nhân được cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện.

### I Đối với thương nhân phân phối LNG:

- Điều kiện chung;
- Phải có cơ sở vật chất phục vụ hệ thống phân phối LNG trực thuộc, bao gồm: Sở hữu trạm cấp LNG hoặc trạm nạp LNG vào phương tiện vận tải được cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện.

### I Đối với thương nhân phân phối CNG:

- Điều kiện chung;
- Phải có cơ sở vật chất phục vụ hệ thống phân phối CNG trực thuộc, bao gồm: Sở hữu hoặc đồng sở hữu hoặc thuê xe bồn CNG hoặc đường ống vận chuyển CNG tối thiểu 01 (một) năm; sở hữu trạm cấp CNG hoặc trạm nạp CNG vào phương tiện vận tải được cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện.

### b. Phân tích:

- **Về các điều kiện thời gian tối thiểu 01 năm của các hợp đồng thuê bồn chứa, xe bồn CNG hoặc đường ống vận chuyển CNG:** Mục tiêu suy đoán của quy định này nhằm chứng minh các thương nhân kinh doanh khí có các cơ sở vật chất theo quy định. Tuy nhiên, các thức quy định lại chưa phù hợp, bởi thời hạn thuê tài sản (cụ thể ở đây là bồn chứa, xe bồn CNG, đường ống vận chuyển CNG) do thỏa thuận dựa vào nhu cầu và khả năng kinh doanh của các bên trong hợp đồng. Do đó, quy định cứng về thời hạn tối thiểu của một giao dịch thương mại là sự can thiệp mối quan hệ vốn dĩ do thị trường điều chỉnh;
- **Về điều kiện dung tích tối thiểu của các bồn chứa:** Không nhận thấy mục tiêu của quy định này liên quan đến khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014 (không rõ nếu không có bồn chứa với dung tích tối thiểu như quy định tại Nghị định 19 thì hoạt động phân phối khí sẽ tác động tới lợi ích công cộng nào?). Dung tích của bồn chứa bao nhiêu tùy thuộc vào quy mô kinh doanh của doanh nghiệp, cũng phụ thuộc vào nhu cầu của thị trường. Trong một thị trường nhu cầu sử dụng khí của người dân không lớn (ví dụ, các vùng miền núi, vùng sâu, vùng xa), doanh nghiệp không cần thiết phải xây dựng bồn chứa với dung tích quá lớn, bởi đây là sự lãng phí không cần thiết. Việc yêu cầu diện tích tối thiểu của bồn chứa sẽ là cản trở không hề nhỏ cho các doanh nghiệp quy mô bé muốn tham gia vào thị trường này, trong khi điều kiện kinh doanh này lại không chứng minh rõ được nhằm mục tiêu bảo đảm lợi ích công cộng nào;
- **Về điều kiện số lượng chai LPG tối thiểu:** tương tự như các phân tích về quy mô tối thiểu trên, điều kiện này là chưa phù hợp nếu xét cả từ góc độ mục tiêu quy định của điều kiện kinh doanh và từ góc độ của thị trường;
- **Về hệ thống phân phối:** Việc tổ chức hệ thống phân phối như thế nào là quyền tự quyết của doanh nghiệp, phụ thuộc hoàn toàn vào nhu cầu, chiến lược kinh doanh của doanh nghiệp. Mặt khác, doanh nghiệp phân phối LPG có hệ thống phân phối gồm tối thiểu 20 tổng đại lý hoặc đại lý kinh doanh LPG hay không cũng không nhận ra được lợi ích công cộng nào sẽ bị ảnh hưởng. Tại sao thương nhân phân phối khí phải đáp ứng về các điều kiện tổ chức hệ thống phân phối này? Nếu chỉ để nhằm mục đích đảm bảo các sản phẩm khí được phân phối một cách hiệu quả đến người tiêu dùng thì đây lại là vấn đề của thị trường, dưới góc độ quản lý của Nhà nước không cần/không nên can thiệp. Điều kiện này khiến cho rất nhiều doanh nghiệp nhỏ và vừa không thể tham gia vào thị trường phân phối khí;

- Về điều kiện phải sở hữu trạm cấp LPG đối với thương nhân phân phối LPG kinh doanh qua đường ống: quy định này hướng đến việc đảm bảo thương nhân phân phối LPG kinh doanh qua đường ống phải có trạm cấp, nhưng quyền sử dụng trạm cấp có thể có được thông qua việc xác lập quyền sở hữu hoặc các giao dịch khác (thuê, mượn...) để có được quyền sử dụng. Việc yêu cầu bắt buộc phải sở hữu trạm cấp LPG là quá mức cần thiết, gây khó khăn cho doanh nghiệp;
- Về yêu cầu sau 02 năm kể từ ngày được cấp phép phải sở hữu trạm nạp LPG: Quy định này không rõ mục tiêu quản lý nhà nước và cũng không nhận thấy sự phù hợp với mục tiêu quy định về điều kiện kinh doanh tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện về tổng dung tích tối thiểu của bồn chứa;
- Bỏ điều kiện về số lượng chai LPG tối thiểu;
- Bỏ điều kiện “sau 02 năm kể từ ngày được cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện làm thương nhân phân phối LPG, phải có trạm nạp LPG vào chai thuộc sở hữu của thương nhân”;
- Bỏ điều kiện về hệ thống phân phối LPG;
- Sửa đổi điều kiện “thương nhân phân phối LPG kinh doanh qua đường ống... phải có trạm cấp LPG thuộc sở hữu của thương nhân được cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện” theo hướng: thương nhân phân phối LPG kinh doanh qua đường ống có thể sở hữu hoặc thuê trạm cấp LPG;
- Bỏ điều kiện thời hạn thuê tối thiểu đối với xe bồn CNG hoặc đường ống vận chuyển CNG.

## 4. PHA CHẾ KHÍ

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>80</sup>:

- Chỉ thương nhân kinh doanh khí đầu mối được thực hiện pha chế khí tại cơ sở sản xuất, chế biến hoặc kho khí của thương nhân kinh doanh khí đầu mối;
- Thương nhân thuộc các thành phần kinh tế được pha chế khí trong kho ngoại quan khí;
- Thương nhân đầu mối pha chế khí phải có phòng thử nghiệm đủ năng lực để kiểm tra, thử nghiệm chất lượng khí theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và tiêu chuẩn công bố áp dụng, thuộc sở hữu của thương nhân hoặc đồng sở hữu hoặc thuê tối thiểu 01 (một) năm của thương nhân, tổ chức khác;
- Thương nhân đầu mối thực hiện pha chế khí phải đăng ký cơ sở pha chế theo hướng dẫn của Bộ Khoa học và Công nghệ.

### b. Phân tích:

- Về điều kiện thời hạn thuê phòng thử nghiệm tối thiểu 01 năm: như phân tích tương tự ở trên, đây là điều kiện chưa hợp lý, can thiệp vào yếu tố thị trường;
- Về điều kiện “chỉ thương nhân kinh doanh khí đầu mối được thực hiện pha chế khí tại cơ sở sản xuất, chế biến hoặc kho khí của thương nhân kinh doanh khí đầu mối. Thương nhân thuộc các thành phần kinh tế được pha chế khí trong kho ngoại quan khí”: Điều kiện này được hiểu: i) các thương nhân không phải là thương nhân kinh doanh khí đầu mối không được thực hiện pha chế khí tại cơ sở sản xuất, chế biến hoặc kho khí của thương nhân kinh doanh khí đầu mối; ii) thương nhân thuộc các thành phần kinh tế không được pha chế khí ngoài kho ngoại quan khí.

Không rõ mục tiêu của các hạn chế này và việc hạn chế này có liên quan gì tới các lợi ích công cộng cần phải được đảm bảo hay không, trong khi quy định này hạn chế đáng kể các thương nhân muốn thực hiện hoạt động pha chế khí. Khí là sản phẩm phải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật, có nghĩa là trước khi lưu thông trên thị trường, các sản phẩm này phù hợp với các quy chuẩn kỹ thuật hoặc tiêu chuẩn công bố, nếu hạn chế trên nhằm ngăn chặn các hành vi gian lận thương mại thì đã có biện pháp quản lý chất lượng đầu ra đảm bảo.

80: Điều 10 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện thời hạn thuê phòng thử nghiệm tối thiểu 01 năm;
- Điều chỉnh lại quy định về thương nhân thực hiện pha chế khí theo hướng áp dụng chung cho các thương nhân, chứ không chỉ cho thương nhân đầu mối mới có quyền được thực hiện hoạt động này.

## 5. TỔNG ĐẠI LÝ KINH DOANH LPG

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>81</sup>:

- Có kho với tổng sức chứa tối thiểu 2.000 (hai nghìn) chai LPG và LPG chai (trừ chai LPG mini) thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu hoặc thuê tối thiểu 01 (một) năm;
- Có hệ thống phân phối LPG, bao gồm: Cửa hàng bán LPG chai hoặc trạm cấp LPG hoặc trạm nạp LPG vào phương tiện vận tải được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện và có tối thiểu 10 (mười) đại lý đáp ứng đủ điều kiện theo quy định của Nghị định này;
- Có hợp đồng đại lý tối thiểu một (01) năm, còn hiệu lực với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối.

### b. Phân tích:

- **Về thời hạn hợp đồng thuê tối thiểu 01 năm:** như phân tích ở trên, đây là điều kiện chưa phù hợp, can thiệp vào yếu tố thị trường;
- **Về điều kiện tổng sức chứa tối thiểu của kho:** phân tích tương tự như các quy định về quy mô tối thiểu ở trên, đây là điều kiện không nhằm đảm bảo mục tiêu nào quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014, đồng thời là cản trở cho các doanh nghiệp quy mô nhỏ gia nhập thị trường kinh doanh LPG;
- **Về điều kiện hệ thống phân phối:** Phân tích tương tự như các quy định về yêu cầu hệ thống phân phối của thương nhân nhập khẩu, xuất khẩu; thương nhân phân phối; quy định này không có ý nghĩa đảm bảo cho lợi ích công cộng nào quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014 và là sự can thiệp vào quyền tự quyết của doanh nghiệp;
- **Về điều kiện có hợp đồng đại lý tối thiểu một (01) năm, còn hiệu lực với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối:** Đây là điều kiện không thể đáp ứng được của thương nhân tổng đại lý LPG, bởi:

Thương nhân kinh doanh LPG đầu mối (xuất khẩu, nhập khẩu LPG, phân phối LPG) *chỉ được ký hợp đồng đại lý* với thương nhân *đủ điều kiện* làm tổng đại lý, đại lý kinh doanh LPG<sup>82</sup>. Có nghĩa là tại thời điểm ký hợp đồng với thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu, phân phối LPG, thương nhân tổng đại lý *đã được cấp* Giấy chứng nhận đủ điều kiện tổng đại lý LPG. Tuy nhiên, một trong những điều kiện *để được cấp* Giấy chứng nhận đủ điều kiện tổng đại lý LPG, thương nhân phải có hợp đồng đại lý còn hiệu lực với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối. Thương nhân tổng đại lý không thể có được hợp đồng với thương nhân kinh doanh đầu mối thì không đủ điều kiện để ký kết hợp đồng này.

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện về tổng sức chứa tối thiểu của kho;
- Bỏ quy định về hệ thống phân phối;
- Bỏ điều kiện về có hợp đồng đại lý tối thiểu 01 năm, còn hiệu lực với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối.

81: Điều 11 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

82: Điều 19, 21 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

## 6. ĐẠI LÝ KINH DOANH LPG

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>83</sup>:

- Có cửa hàng bán LPG chai hoặc trạm cấp LPG hoặc trạm nạp LPG vào phương tiện vận tải được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện;
- Có hợp đồng đại lý tối thiểu một (01) năm, còn hiệu lực với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối hoặc tổng đại lý kinh doanh LPG.

### b. Phân tích:

- **Về điều kiện có hợp đồng tối thiểu một (01) năm, còn hiệu lực với thương nhân LPG đầu mối:** Đây là điều kiện không thể đáp ứng được của thương nhân đại lý kinh doanh LPG bởi:

Thương nhân kinh doanh LPG đầu mối (xuất khẩu, nhập khẩu LPG, phân phối LPG) *chỉ được ký hợp đồng* đại lý với thương nhân *đủ điều kiện* làm đại lý kinh doanh LPG<sup>84</sup>. Có nghĩa là tại thời điểm ký hợp đồng với thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu, phân phối LPG, thương nhân đại lý *đã được cấp* Giấy chứng nhận đủ điều kiện làm đại lý LPG. Tuy nhiên, một trong những điều kiện *để được cấp* Giấy chứng nhận đủ điều kiện đại lý LPG, thương nhân phải có hợp đồng đại lý còn hiệu lực với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối. Thương nhân đại lý không thể có được hợp đồng với thương nhân kinh doanh đầu mối thì không đủ điều kiện để ký kết hợp đồng này.

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện “Có hợp đồng đại lý tối thiểu một (01) năm, còn hiệu lực với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối hoặc tổng đại lý kinh doanh LPG”.

## 7. CỬA HÀNG BÁN LPG CHAI

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>85</sup>:

- Thuộc sở hữu của thương nhân là đại lý hoặc tổng đại lý hoặc thương nhân kinh doanh LPG đầu mối;
- Đáp ứng Điều kiện an toàn về phòng cháy và chữa cháy;
- Cán bộ quản lý, nhân viên trực tiếp kinh doanh phải được đào tạo về phòng cháy và chữa cháy, an toàn theo quy định hiện hành;
- Đối với cửa hàng chuyên kinh doanh LPG chai, địa điểm phải phù hợp với quy hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

### b. Phân tích:

- **Về điều kiện thuộc sở hữu của thương nhân là đại lý hoặc tổng đại lý hoặc thương nhân kinh doanh LPG đầu mối:** Điều kiện này có nghĩa là chủ thể kinh doanh tự do (không là đại lý/tổng đại lý/thương nhân kinh doanh LPG đầu mối) sẽ không được phép mở cửa hàng bán LPG chai. Không rõ về mục tiêu quy định này. Tại sao các chủ thể kinh doanh khác, đáp ứng các điều kiện kinh doanh đối với cửa hàng bán LPG chai lại không được quyền kinh doanh bán LPG chai? Các chủ thể này sẽ gây ra rủi ro nào lớn hơn các thương nhân là đại lý/tổng đại lý/thương nhân đầu mối trong khi đều đáp ứng những điều kiện cốt lõi đảm bảo an toàn cho hoạt động kinh doanh LPG chai không tác động đến các lợi ích công cộng?

Quy định này là rào cản đáng kể cho các chủ thể khác tham gia vào thị trường bán lẻ LPG chai.

83: Điều 12 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

84: Điều 19, 21 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

85: Điều 13 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

- **Về điều kiện địa điểm phải phù hợp với quy hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt:** Trong các Quy hoạch phát triển mạng lưới kinh doanh khí dầu mỏ hóa lỏng do một số địa phương ban hành<sup>86</sup> thì quy hoạch cửa hàng bán LPG chai được thiết kế theo số lượng cửa hàng tương ứng với mỗi địa bàn. Căn cứ để xác định số lượng quy hoạch cửa hàng bán lẻ LPG chai là trên nhu cầu của người dân, yếu tố an toàn khá là mờ nhạt (nếu có, thì quan tâm đến việc cửa hàng bán lẻ LPG có bán chung với các loại hàng hóa dễ cháy nổ hay không để từ chối cấp). Dường như, tiêu chí để xác định quy hoạch cửa hàng bán lẻ LPG là chưa hợp lý và khiến cứng. Việc mở cửa hàng bán lẻ nhiều hay ít, lượng cung trên thị trường nhiều hay ít cũng không ảnh hưởng tới các lợi ích công cộng mà Nhà nước phải bảo vệ. Thị trường sẽ tự điều tiết số lượng cửa hàng bán lẻ LPG. Quy hoạch theo hướng xác định tổng cửa hàng bán lẻ trên mỗi địa bàn sẽ khiến cho các cửa hàng mới sẽ không được cấp phép nếu trên thị trường đã đủ, như vậy vô hình trung cản trở nghiêm trọng quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp.

Hơn nữa, một vấn đề đặt ra là, trong trường hợp nhiều doanh nghiệp cùng xin phép mở cửa hàng bán lẻ trên một địa bàn, dựa trên tiêu chí nào để cơ quan quản lý xem xét lựa chọn chủ thể được cấp phép? Sự thiếu rõ ràng này sẽ tạo ra dư địa của tình trạng nhũng nhiễu, gây khó khăn và phân biệt đối xử giữa các chủ thể trong cùng điều kiện.

Quy hoạch là hợp lý trong trường hợp, xác định địa điểm mở cửa hàng bán LPG chai để đảm bảo an toàn về phòng chống cháy nổ, tránh thiệt hại nếu ở gần khu vực dân cư. Tuy nhiên, một trong những điều kiện kinh doanh cửa hàng LPG chai là phải đáp ứng điều kiện về phòng cháy chữa cháy; nhân viên quản lý, trực tiếp kinh doanh phải được đào tạo về phòng cháy chữa cháy – như vậy với điều kiện này, các cơ quan nhà nước về phòng cháy chữa cháy đã thẩm định các điều kiện an toàn phòng cháy chữa cháy cửa hàng mới được phép hoạt động.

### c. Đề xuất:

- Bỏ quy định “Thuộc sở hữu của thương nhân là đại lý hoặc tổng đại lý hoặc thương nhân kinh doanh LPG đầu mối”;
- Bỏ quy định về quy hoạch địa điểm kinh doanh cửa hàng bán LPG chai.

## 8. CHO THUÊ KHO, CẢNG XUẤT NHẬP KHÍ

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>87</sup>:

- Doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật;
- Có cầu cảng thuộc hệ thống cảng biển Việt Nam thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu theo hợp đồng liên doanh, liên kết góp vốn, được xây dựng theo quy hoạch bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật hiện hành để tiếp nhận tàu chở khí hoặc phương tiện vận chuyển khác;
- Có kho khí với tổng dung tích các bồn chứa tối thiểu 1.000 m<sup>3</sup> (một nghìn mét khối) đối với kho LPG; tối thiểu 20.000 m<sup>3</sup> (hai mươi nghìn mét khối) đối với kho LNG; tối thiểu 60.000 Sm<sup>3</sup> (sáu mươi nghìn mét khối tiêu chuẩn) đối với kho CNG thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu theo hợp đồng liên doanh, liên kết góp vốn, xây dựng theo quy hoạch và quy chuẩn kỹ thuật hiện hành được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

### b. Phân tích:

- **Về điều kiện dung tích tối thiểu của các bồn chứa:** Tương tự như các phân tích về điều kiện quy mô ở trên, quy định này không nhằm đảm bảo lợi ích công cộng nào quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014, trong khi đó lại là rào cản lớn cho các doanh nghiệp muốn tham gia vào thị trường này.

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện về tổng dung tích tối thiểu của các bồn chứa.

86: Quyết định 4478/QĐ-UBND của Ủy ban nhân tỉnh Bình Dương ngày 31/12/2015 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng lưới kinh doanh khí dầu mỏ hóa lỏng tỉnh Bình Dương đến năm 2020, có xét đến năm 2025

87: Điều 38 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

## 9. VẬN CHUYỂN KHÍ

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>88</sup>:

- Doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật;
- Có phương tiện vận chuyển khí thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu hoặc có hợp đồng thuê tối thiểu 01 (một) năm, đáp ứng đủ Điều kiện quy định và có đủ hồ sơ và giấy tờ cần thiết theo quy định của pháp luật: Giấy phép vận chuyển hàng nguy hiểm, Giấy chứng nhận kiểm định thiết bị đo kiểm và an toàn, Giấy đăng kiểm về tiêu chuẩn chất lượng và bảo vệ môi trường, còn hiệu lực thi hành;
- Cán bộ quản lý, nhân viên trực tiếp sử dụng phương tiện vận tải phải được đào tạo nghiệp vụ về an toàn, phòng cháy và chữa cháy theo quy định hiện hành.

### b. Phân tích:

- **Về điều kiện thời hạn hợp đồng thuê tối thiểu 01 năm:** Tương tự như phân tích về điều kiện thời hạn hợp đồng thuê tối thiểu ở trên, đây là quy định can thiệp vào yếu tố thị trường, không phù hợp thực tế và cũng không đảm bảo mục tiêu nào quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

### c. Đề xuất:

- Bỏ quy định về thời hạn hợp đồng thuê phương tiện tối thiểu 01 năm.

## 10. KIỂM ĐỊNH CHAI CHỨA LPG

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>89</sup>:

- Có tư cách pháp nhân;
- Có đầy đủ các quy định an toàn, quy trình kiểm định chai chứa LPG được lãnh đạo phê duyệt theo quy định;
- Có đầy đủ trang thiết bị cần thiết phục vụ cho công tác kiểm định, cụ thể: Thiết bị thu hồi LPG còn lại trong chai; Thiết bị đo chiều dày kim loại, thiết bị siêu âm mối hàn; Thiết bị tháo lắp van chai; Thiết bị thử bền, thử kín; Thiết bị loại bỏ nước; Thiết bị kiểm tra bên trong; Thiết bị làm sạch bề mặt; Cân khối lượng; Thiết bị đóng dấu; Thiết bị hút chân không.

Tất cả các thiết bị trên phải có các thông số kỹ thuật và công suất phù hợp với công suất kiểm định của trạm.

- Có đầy đủ nhân lực cần thiết phục vụ cho công tác kiểm định: Nhân viên trực tiếp thực hiện kiểm định chai phải được huấn luyện và cấp chứng chỉ về chuyên môn và an toàn trong công tác kiểm định chai và có kinh nghiệm làm việc tối thiểu là 02 năm;
- Phải có đầy đủ phương án phòng cháy chữa cháy được phê duyệt, các trang thiết bị phòng cháy chữa cháy theo quy định.

### b. Phân tích:

- **Về yêu cầu kinh nghiệm 02 năm làm việc của nhân viên trực tiếp thực hiện kiểm định chai:** Theo quy định, nhân viên trực tiếp thực hiện kiểm định chai phải được “huấn luyện và cấp chứng chỉ về chuyên môn và an toàn trong công tác kiểm định chai”. Các nhân viên này sẽ được xác nhận về trình độ, nghiệp vụ chuyên môn bởi cơ quan nhà nước có thẩm quyền, có nghĩa là sau khi có chứng chỉ về chuyên môn, các nhân viên sẽ đáp ứng được trình độ kiểm định chai. Việc yêu cầu phải có kinh nghiệm sẽ là cản trở không hề nhỏ cho các đối tượng có năng lực nhưng thiếu kinh nghiệm khi muốn tham gia vào hoạt động kiểm định chai chứa LPG.

### c. Đề xuất:

- Bỏ quy định về yêu cầu kinh nghiệm 02 năm làm việc của nhân viên trực tiếp thực hiện kiểm định chai.

88: Điều 40 Nghị định 19/2016/NĐ-CP

89: Điều 22 Nghị định 77/2016/NĐ-CP

## II. KINH DOANH RƯỢU

### ĐÁP ỨNG VỚI CÁC MỤC TIÊU QUY ĐỊNH TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

“Rượu” là loại hàng hóa có tác dụng đến sức khỏe con người (gây hại nếu sử dụng quá nhiều), an ninh trật tự (do người lạm dụng rượu gây ra). Quá trình sản xuất, kinh doanh rượu có thể tác động đến chất lượng, an toàn thực phẩm đối với rượu, tác động đến môi trường cũng như công tác phòng chống cháy nổ. Do đó, kiểm soát hoạt động sản xuất bằng các điều kiện kinh doanh, có thể giảm thiểu được những rủi ro của hoạt động này tác động đến các trật tự công.

### CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật đầu tư 2014;
- Luật an toàn thực phẩm 2010;
- Nghị định 94/2012/NĐ-CP của Chính phủ ngày 12/11/2012 về sản xuất, kinh doanh rượu.

Các điều kiện kinh doanh được quy định tại văn bản cấp Nghị định, phù hợp về thẩm quyền quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014.

## 1. PHÂN PHỐI SẢN PHẨM RƯỢU

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>90</sup>:

- Là doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật và có đăng ký ngành nghề kinh doanh bán buôn đồ uống có cồn hoặc kinh doanh rượu;
- Có địa điểm kinh doanh cố định, địa chỉ rõ ràng, đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật, trang thiết bị theo quy định;
- Có hệ thống phân phối sản phẩm rượu trên địa bàn từ 06 tỉnh trở lên (tại địa bàn mỗi tỉnh phải có từ 03 thương nhân bán buôn sản phẩm rượu trở lên);
- Có văn bản giới thiệu, hợp đồng mua bán của tổ chức, cá nhân sản xuất rượu hoặc của các thương nhân phân phối sản phẩm rượu khác;
- Có kho hàng (hoặc hệ thống kho hàng) thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu theo hợp đồng liên doanh, liên kết góp vốn; hoặc có hợp đồng thuê kho hàng phù hợp với quy mô kinh doanh của doanh nghiệp (tối thiểu tổng diện tích phải từ 300 m<sup>2</sup> trở lên hoặc khối tích phải từ 1.000 m<sup>3</sup> trở lên) đáp ứng yêu cầu bảo quản được chất lượng của sản phẩm rượu trong thời gian lưu kho;
- Có phương tiện vận tải thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu theo hợp đồng liên doanh, liên kết góp vốn; hoặc có hợp đồng thuê phương tiện vận tải phù hợp với quy mô kinh doanh của doanh nghiệp (tối thiểu phải có 03 xe có tải trọng từ 500 kg trở lên); đáp ứng yêu cầu bảo quản được chất lượng của sản phẩm rượu trong thời gian vận chuyển;
- Có năng lực tài chính bảo đảm cho toàn bộ hệ thống phân phối của doanh nghiệp hoạt động bình thường (có Giấy xác nhận của ngân hàng tối thiểu 01 tỷ Việt Nam đồng trở lên);
- Có bản cam kết của doanh nghiệp về bảo đảm tuân thủ đầy đủ các yêu cầu điều kiện về phòng cháy, chữa cháy, bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật;
- Phù hợp với quy định về số lượng giấy phép được xác định trên thị trường.

90: Khoản 1 Điều 17 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

## b. Phân tích:

- **Về điều kiện “có địa điểm kinh doanh cố định, địa chỉ rõ ràng, đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật, trang thiết bị theo quy định”:**

Không rõ các yêu cầu về kỹ thuật, trang thiết bị như thế nào là đảm bảo? Được quy định tại văn bản pháp luật nào? Như thế nào được cho là có “địa điểm kinh doanh cố định”? Thương nhân sẽ kinh doanh tại địa điểm kinh doanh trong bao lâu thì được cho là cố định?

Việc thiếu rõ ràng, cụ thể trong quy định về điều kiện này khiến cho việc áp dụng pháp luật của doanh nghiệp gặp khó khăn và sự tùy nghi của các cán bộ thực thi diễn giải quy định. Quy định này cũng không có tính đặc thù đối với một ngành nghề kinh doanh có điều kiện mà có thể có ở bất kỳ ngành, nghề kinh doanh thông thường khác.

- **Về tổng diện tích tối thiểu hoặc khối tích tối thiểu của kho hàng:**

Không rõ mục tiêu của quy định về diện tích/khối tích tối thiểu của kho hàng là gì? Nếu để đảm bảo hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp hoặc đảm bảo sức mạnh của doanh nghiệp trên thị trường, thì đây là vấn đề Nhà nước không nên/không cần thiết phải can thiệp, bởi tùy theo nhu cầu thị trường hay chiến lược kinh doanh cũng như tiềm lực tài chính mà thương nhân sẽ quyết định kho hàng của mình có diện tích/khối tích bao nhiêu.

Rất khó để trả lời câu hỏi liệu thương nhân phân phối rượu không có kho hàng với diện tích/khối tích tối thiểu trên thì lợi ích công cộng nào sẽ bị tác động?

Rõ ràng không nhận thấy điều kiện này liên quan gì tới các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

- **Về điều kiện có tối thiểu 03 xe tải có tải trọng từ 500 kg trở lên:**

Tương tự phân tích như quy định về kho hàng ở trên, không nhận thấy mối liên hệ nào giữa điều kiện số lượng tối thiểu xe tải có tải trọng từ 500 kg trở lên với những lợi ích công cộng sẽ bị tác động, nếu thương nhân không đáp ứng được điều kiện này.

- **Về điều kiện có số vốn tối thiểu 01 tỷ Việt Nam đồng:**

Vốn không phải là điều kiện cơ bản của hoạt động phân phối rượu. Nếu không có số vốn nhất định thì một số lợi ích công sẽ bị ảnh hưởng như một số ngành, nghề như ngân hàng, tài chính, bảo hiểm. Yêu cầu về vốn pháp định đảm bảo rằng thương nhân có đủ nguồn lực tài chính để triển khai hoạt động kinh doanh. Nhưng thương nhân có làm ăn được hay không, hiệu quả hay không lại là vấn đề của thị trường chứ không phải xuất phát từ các mệnh lệnh hành chính của Nhà nước.

- **Về hệ thống phân phối:**

Tổ chức hệ thống phân phối rượu ở địa bàn nào, có bao nhiêu thương nhân bán buôn, bán lẻ đều phụ thuộc vào chiến lược kinh doanh của doanh nghiệp và do thị trường quyết định. Việc Nhà nước yêu cầu thương nhân phải có hệ thống phân phối từ 6 tỉnh trở lên, mỗi địa bàn mỗi tỉnh phải có từ 03 thương nhân bán buôn sản phẩm rượu trở lên là sự can thiệp vào quyền tự quyết của doanh nghiệp, can thiệp mệnh lệnh hành chính thị trường.

- **Về điều kiện xác định số lượng Giấy phép kinh doanh rượu trên số dân:**

Rượu được xác định là loại hàng hóa hạn chế kinh doanh. Hình thức quản lý nhà nước đối với loại hàng hóa này là áp dụng tổng số lượng giấy phép được cấp phép trên cả nước, có nghĩa là chỉ có một số lượng thương nhân nhất định được quyền kinh doanh phân phối rượu.

Hình thức quản lý này dường như không đạt được mục tiêu hạn chế kinh doanh rượu, bởi các lý do sau:

- Xác định rượu là loại hàng hóa hạn chế kinh doanh vì tính chất của rượu gây hại cho sức khỏe nếu được sử dụng quá mức cho phép. Như vậy, để đảm bảo sức khỏe cho người dân, cần kiểm soát lượng rượu cung cấp ra thị trường. Hạn chế số lượng thương nhân phân phối rượu (bằng cách đặt ra tổng số lượng giấy phép được cấp phép) có thể hạn chế nguồn cung rượu. Tuy nhiên, hạn chế thương nhân phân phối rượu nhưng lại không hạn chế số lượng rượu đưa ra thị trường vừa khiến nguồn cung của thị trường không giảm mà tạo lợi thế cho các thương nhân đã được cấp phép phân phối rượu;



- Đặt ra tổng số lượng giấy phép được cấp trên thị trường, có nghĩa là khi giấy phép đã được cấp đủ, các thương nhân khác mặc dù đáp ứng được điều kiện kinh doanh cũng không được cấp phép. Những thương nhân đã được cấp phép nhưng giấy phép hết hiệu lực cũng không được cấp phép lại. Điều này gây ra thiệt hại rất lớn cho thương nhân phân phối rượu trong khi mục tiêu quản lý nhà nước trong lĩnh vực này lại khó đạt được.

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện về “có địa điểm kinh doanh cố định, địa chỉ rõ ràng, đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật, trang thiết bị theo quy định”;
- Bỏ điều kiện “Có hệ thống phân phối sản phẩm rượu trên địa bàn từ 06 tỉnh trở lên (tại địa bàn mỗi tỉnh phải có từ 03 thương nhân bán buôn sản phẩm rượu trở lên)”;
- Bỏ điều kiện về tổng diện tích tối thiểu hoặc khối tích tối thiểu của kho hàng;
- Bỏ điều kiện tối thiểu phải có 03 xe có tải trọng từ 500 kg trở lên;
- Bỏ điều kiện về vốn pháp định;
- Bỏ điều kiện về giới hạn số lượng giấy phép.

## 2. BÁN BUÔN SẢN PHẨM RƯỢU

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>91</sup>:

- Là doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật và có đăng ký ngành nghề kinh doanh bán buôn đồ uống có cồn hoặc kinh doanh rượu;
- Có địa điểm kinh doanh cố định, địa chỉ rõ ràng, đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật, trang thiết bị theo quy định;
- Có hệ thống bán buôn sản phẩm rượu trên địa bàn tỉnh nơi thương nhân đặt trụ sở chính (tối thiểu phải từ 03 thương nhân bán lẻ sản phẩm rượu trở lên);
- Trực thuộc hệ thống kinh doanh của tổ chức, cá nhân sản xuất rượu hoặc của doanh nghiệp phân phối sản phẩm rượu; có hợp đồng và văn bản giới thiệu của tổ chức, cá nhân sản xuất rượu hoặc của doanh nghiệp phân phối sản phẩm rượu;
- Có kho hàng (hoặc hệ thống kho hàng) thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu theo hợp đồng liên doanh, liên kết góp vốn; hoặc có hợp đồng thuê kho hàng phù hợp với quy mô kinh doanh của doanh nghiệp (tối thiểu tổng diện tích phải từ 50 m<sup>2</sup> trở lên hoặc khối tích phải từ 150 m<sup>3</sup> trở lên) đáp ứng yêu cầu bảo quản được chất lượng của sản phẩm rượu trong thời gian lưu kho;
- Có phương tiện vận tải thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu theo hợp đồng liên doanh, liên kết góp vốn; hoặc có hợp đồng thuê phương tiện vận tải phù hợp với quy mô kinh doanh của doanh nghiệp (tối thiểu phải có 01 xe có tải trọng từ 500 kg trở lên); đáp ứng yêu cầu bảo quản được chất lượng của sản phẩm rượu trong thời gian vận chuyển;
- Có năng lực tài chính bảo đảm cho toàn bộ hệ thống phân phối của doanh nghiệp hoạt động bình thường (có Giấy xác nhận của ngân hàng tối thiểu 300 triệu Việt Nam đồng trở lên);
- Có bản cam kết của doanh nghiệp về bảo đảm tuân thủ đầy đủ các yêu cầu điều kiện về phòng cháy chữa cháy, bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật;
- Phù hợp với số lượng giấy phép được xác định trên thị trường.

91: Khoản 2 Điều 17 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

## b. Phân tích:

### ● Phân tích tương tự như thương nhân phân phối rượu về các điều kiện:

- Địa điểm kinh doanh;
- Hệ thống phân phối;
- Tổng diện tích tối thiểu hoặc khối tích tối thiểu của kho hàng;
- Tối thiểu 01 xe tải có tải trọng từ 500 kg trở lên;
- Vốn pháp định: 300 triệu Việt Nam đồng trở lên;
- Giới hạn về tổng số lượng giấy phép kinh doanh bán buôn rượu.

### ● Về điều kiện “trực thuộc hệ thống kinh doanh của tổ chức, cá nhân sản xuất rượu hoặc của doanh nghiệp phân phối sản phẩm rượu”:

Quy định này được hiểu: sẽ không có thương nhân bán buôn rượu tự do (không trực thuộc thương nhân sản xuất/phân phối rượu) và thương nhân sản xuất/phân phối rượu bắt buộc phải tổ chức hệ thống bán buôn rượu. Điều kiện này can thiệp vào quyền tự chủ của doanh nghiệp trong tổ chức bộ máy và thực hiện các chiến lược kinh doanh. Bởi, tổ chức hệ thống kinh doanh thế nào, ở đâu là quyền của doanh nghiệp, xuất phát từ nhu cầu của thị trường và chiến lược kinh doanh của doanh nghiệp. Nhà nước không thể yêu cầu doanh nghiệp phải tổ chức theo một hệ thống kinh doanh xơ cứng trong khi doanh nghiệp lại không có nhu cầu.

Mặt khác, việc không cho phép doanh nghiệp (tự do) tham gia vào thị trường bán buôn rượu là chưa hợp lý, bởi bán buôn rượu là hoạt động kinh doanh có điều kiện, khi doanh nghiệp đáp ứng điều kiện đặt ra, không có lý do gì để không cho phép họ tham gia vào hoạt động kinh doanh này.

## c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện “Có địa điểm kinh doanh cố định, địa chỉ rõ ràng, đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật, trang thiết bị theo quy định”;
- Bỏ điều kiện về hệ thống bán buôn sản phẩm rượu;
- Bỏ điều kiện về “trực thuộc hệ thống kinh doanh của tổ chức, cá nhân sản xuất rượu hoặc của doanh nghiệp phân phối rượu”;
- Bỏ điều kiện tổng diện tích/khối tích tối thiểu của kho hàng;
- Bỏ điều kiện về vốn pháp định 300 triệu Việt Nam đồng;
- Bỏ giới hạn về tổng số lượng giấy phép bán buôn được cấp phép.

## 3. KINH DOANH BÁN LẺ SẢN PHẨM RƯỢU

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>92</sup>:

- Thương nhân có đăng ký ngành nghề kinh doanh bán lẻ đồ uống có cồn hoặc kinh doanh rượu;
- Có địa điểm kinh doanh cố định, địa chỉ rõ ràng, đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật, trang thiết bị theo quy định;
- Trực thuộc hệ thống phân phối của thương nhân bán buôn sản phẩm rượu; có hợp đồng và văn bản giới thiệu của thương nhân bán buôn sản phẩm rượu;
- Có kho hàng (hoặc hệ thống kho hàng) thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu theo hợp đồng liên doanh, liên kết góp vốn; hoặc có hợp đồng thuê kho hàng phù hợp với quy mô kinh doanh của doanh nghiệp đáp ứng yêu cầu bảo quản được chất lượng của sản phẩm rượu trong thời gian lưu kho;
- Có bản cam kết của thương nhân về bảo đảm tuân thủ đầy đủ các yêu cầu điều kiện về phòng cháy chữa cháy, bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật;

92: Khoản 3 Điều 17 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

- Phù hợp với quy hoạch hệ thống kinh doanh bán lẻ sản phẩm rượu do Sở Công Thương tỉnh công bố;
- Phù hợp với số lượng giấy phép được xác định trên thị trường.

#### b. Phân tích:

- Phân tích tương tự như các điều kiện của thương nhân bán buôn sản phẩm rượu đối với các điều kiện sau:
  - Địa điểm kinh doanh;
  - Hệ thống phân phối;
  - Giới hạn về tổng số giấy phép bán lẻ được cấp phép trên thị trường.

#### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện “Có địa điểm kinh doanh cố định, địa chỉ rõ ràng, đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật, trang thiết bị theo quy định”;
- Bỏ điều kiện “Trực thuộc hệ thống phân phối của thương nhân bán buôn sản phẩm rượu”;
- Bỏ điều kiện về tổng số lượng giấy phép bán lẻ rượu trên địa bàn.

## 4. SẢN XUẤT RƯỢU CÔNG NGHIỆP

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>93</sup>:

- Doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh ngành nghề sản xuất rượu;
- Sản xuất rượu công nghiệp phải phù hợp với Quy hoạch tổng thể phát triển ngành Bia - Rượu - Nước giải khát được phê duyệt;
- Có dây chuyền máy móc, thiết bị, quy trình công nghệ sản xuất rượu. Toàn bộ máy móc thiết bị để sản xuất rượu phải có nguồn gốc hợp pháp;
- Đảm bảo các điều kiện theo quy định về an toàn, vệ sinh lao động, phòng, chống cháy nổ và bảo vệ môi trường;
- Có quyền sở hữu hoặc sử dụng hợp pháp nhãn hàng hóa sản phẩm rượu tại Việt Nam;
- Có cán bộ kỹ thuật có trình độ, chuyên môn phù hợp với ngành, nghề sản xuất rượu;
- Người tham gia trực tiếp sản xuất rượu phải đảm bảo sức khỏe, không mắc bệnh truyền nhiễm.

### b. Phân tích:

“Rượu” là thực phẩm phải đáp ứng điều kiện về an toàn thực phẩm khi sản xuất và các doanh nghiệp sản xuất rượu phải được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện an toàn thực phẩm<sup>94</sup>. Các điều kiện về an toàn thực phẩm của cơ sở sản xuất được quy định khá cụ thể, chi tiết tại Nghị định 77/2016/NĐ-CP<sup>95</sup>.

Nghị định 94/2012/NĐ-CP<sup>96</sup> quy định về các điều kiện để được cấp giấy phép sản xuất rượu. Trong Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép sản xuất rượu công nghiệp<sup>97</sup> yêu cầu phải có “Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện an toàn thực phẩm” ngoài ra không có các tài liệu chứng minh về các điều kiện: cán bộ kỹ

93: Điều 8 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

94: Điều 12 Nghị định 38/2012/NĐ-CP của Chính phủ ngày 25/4/2012 quy định chi tiết và một số biện pháp thi hành Luật an toàn thực phẩm

95: Điều 36 Nghị định 77/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 01/7/2016 sửa đổi, bổ sung một số quy định về điều kiện đầu tư kinh doanh trong lĩnh vực mua bán hàng hóa quốc tế, hóa chất, vật liệu nổ công nghiệp, phân bón, kinh doanh khí, kinh doanh thực phẩm thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Công Thương

96: Nghị định 94/2012/NĐ-CP

97: Điều 5 Thông tư 60/2014/TT-BCT của Bộ Công Thương ngày 27/12/2014 quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 94/2012/NĐ-CP ngày 12/11/2012 của Chính phủ về sản xuất, kinh doanh rượu

thuật; người tham gia trực tiếp sản xuất rượu; dây chuyền máy móc, thiết bị, quy trình công nghệ sản xuất rượu. Điều này cho thấy, điều kiện để cấp phép sản xuất rượu công nghiệp, doanh nghiệp phải đáp ứng các điều kiện về an toàn thực phẩm, ngoài ra theo quy định thì các điều kiện về an toàn thực phẩm cũng đã bao gồm điều kiện về cán bộ kỹ thuật, người tham gia trực tiếp sản xuất rượu, các điều kiện về cơ sở vật chất...

Do đó, các điều kiện để cấp phép sản xuất rượu công nghiệp vừa thừa vừa thiếu: không cần thiết phải quy định về các điều kiện về dây chuyền máy móc, thiết bị; cán bộ kỹ thuật; người tham gia trực tiếp sản xuất rượu trong khi lại không thấy nhắc đến điều kiện về “an toàn thực phẩm” trong khi đây lại là điều kiện cơ bản cần kiểm soát của hoạt động kinh doanh này.

### c. Đề xuất:

- Bỏ các điều kiện:
  - Có dây chuyền máy móc, thiết bị, quy trình công nghệ sản xuất rượu. Toàn bộ máy móc thiết bị để sản xuất rượu phải có nguồn gốc hợp pháp;
  - Có cán bộ kỹ thuật có trình độ, chuyên môn phù hợp với ngành, nghề sản xuất rượu;
  - Người tham gia trực tiếp sản xuất rượu phải đảm bảo sức khỏe, không mắc bệnh truyền nhiễm.
- Bổ sung điều kiện: Đảm bảo các điều kiện về an toàn thực phẩm theo quy định tại Nghị định 77/2016/NĐ-CP.

## 5. SẢN XUẤT RƯỢU THỦ CÔNG NHẪM MỤC ĐÍCH KINH DOANH

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>98</sup>:

- Có đăng ký kinh doanh ngành, nghề sản xuất rượu thủ công;
- Đảm bảo các điều kiện về bảo vệ môi trường, chất lượng, an toàn thực phẩm, nhãn hàng hoá sản phẩm rượu theo quy định của pháp luật hiện hành.

### b. Phân tích:

Về cơ bản các điều kiện kinh doanh đối với hoạt động sản xuất rượu thủ công nhằm mục đích kinh doanh là hợp lý, tuy nhiên việc quy định chung chung về các điều kiện trên sẽ khiến cho doanh nghiệp phải tìm hiểu, tra cứu rất nhiều văn bản liên quan để biết được cụ thể các điều kiện, chẳng hạn: điều kiện về an toàn thực phẩm, các cơ sở này có phải thực hiện thủ tục để cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện an toàn thực phẩm hay không; điều kiện về môi trường, các doanh nghiệp có phải đánh giá tác động môi trường hay chỉ thực hiện cam kết bảo vệ môi trường; về chất lượng, có phải công bố hợp quy hay không?

### c. Đề xuất:

Quy định *cụ thể hơn* các quy định điều kiện về môi trường, chất lượng, an toàn thực phẩm tương tự như thiết kế điều kiện của thương nhân kinh doanh sản phẩm rượu.

98: Điều 11 Nghị định 94/2012/NĐ-CP

99: Mặc dù suy đoán này có thể đúng hơn với thời kỳ Việt Nam còn thiếu lương thực, với vi trí là nước xuất khẩu gạo lớn nhất nhì thế giới hiện nay, khả năng thiếu gạo tiêu thụ trong nước làm ảnh hưởng tới an ninh lương thực có lẽ là không thực sự lớn.

100: Nghị định 109/2010/NĐ-CP

### III. XUẤT KHẨU GẠO

#### ĐÁP ỨNG VỚI CÁC MỤC TIÊU QUY ĐỊNH TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

“Gạo” được xem là loại hàng hóa liên quan đến an ninh lương thực quốc gia<sup>99</sup>, vì vậy các chính sách quản lý đặc thù liên quan gạo có thể là cần thiết. Tuy nhiên, pháp luật hiện hành đã có nhiều quy định để đảm bảo an ninh quốc gia, quốc phòng và các lợi ích công cộng liên quan đến sản phẩm gạo. Cụ thể, việc cân đối nguồn thóc, gạo hàng hóa xuất khẩu, các yêu cầu về dự trữ lưu thông... đã được quy định khá rõ trong Nghị định 109<sup>100</sup>. Do đó, yêu cầu về điều kiện đối với các doanh nghiệp xuất khẩu gạo để đảm bảo cho lợi ích công cộng là chưa phù hợp.

#### CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Nghị định 109/2010/NĐ-CP của Chính phủ ngày 04/11/2010 về kinh doanh xuất khẩu gạo

Các điều kiện kinh doanh được quy định tại văn bản cấp Nghị định, là phù hợp với thẩm quyền ban hành về điều kiện kinh doanh quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014.

#### CÁC ĐIỀU KIỆN KINH DOANH<sup>101</sup>

- Được thành lập, đăng ký kinh doanh theo quy định của pháp luật;
- Có ít nhất 01 (một) kho chuyên dùng với sức chứa tối thiểu 5.000 (năm nghìn) tấn thóc, phù hợp quy chuẩn chung do Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn ban hành;
- Có ít nhất 01 (một) cơ sở xay, sát thóc, gạo với công suất tối thiểu 10 tấn thóc/giờ, phù hợp quy chuẩn chung do Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn ban hành;
- Kho chứa, cơ sở xay, sát quy định phải thuộc sở hữu của thương nhân và phải nằm trên địa bàn tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có thóc, gạo hàng hóa xuất khẩu hoặc có cảng biển quốc tế có hoạt động xuất khẩu thóc, gạo tại thời điểm thương nhân đề nghị cấp Giấy chứng nhận.

#### PHÂN TÍCH

- Về điều kiện quy mô (sức chứa tối thiểu của kho chuyên dùng; công suất tối thiểu của cơ sở xay, sát thóc, gạo):
  - Không nhận thấy mối liên hệ nào giữa điều kiện về quy mô với các lợi ích công cộng (sức khỏe, tính mạng con người, an ninh quốc gia, quốc phòng, môi trường, trật tự công cộng...) mà Nhà nước bảo vệ. Cũng khó trả lời được câu hỏi, các thương nhân xuất khẩu gạo không có kho chuyên dùng với sức chứa tối thiểu 5.000 tấn thóc, cơ sở xay, sát thóc, gạo với công suất tối thiểu 10 tấn thóc/giờ thì lợi ích công cộng nào sẽ bị tác động đến mức Nhà nước buộc phải can thiệp;
  - Nếu cho rằng, xuất khẩu gạo là hoạt động sẽ tác động mức độ nào đó đến an ninh lương thực, Nhà nước cần phải kiểm soát chặt chẽ bằng cách áp đặt điều kiện đối với thương nhân xuất khẩu, thì cũng khó giải thích được quy định về quy mô của thương nhân xuất khẩu sẽ liên quan như thế nào tới mục tiêu đảm bảo an ninh lương thực. Hơn nữa, theo quy định tại Nghị định 109, hàng năm, cơ quan nhà nước có thẩm quyền sẽ thực hiện “việc cân đối nhu cầu tiêu dùng gạo trong nước, công bố vào quý IV hàng năm nguồn thóc, gạo hàng hóa có thể xuất khẩu trong năm tiếp theo”<sup>102</sup>; “thương nhân kinh doanh xuất khẩu gạo phải thường xuyên duy trì mức dự trữ lưu thông tối thiểu tương đương 10% số lượng gạo mà thương nhân đã xuất khẩu trong 06 tháng trước đó”<sup>103</sup> và các quy định về dự trữ quốc gia trong Luật dự trữ, đây được cho là các quy định nhằm đảm bảo về an ninh lương thực quốc gia;

101: Điều 4 Nghị định 109/2010/NĐ-CP

102: Khoản 1 Điều 11 Nghị định 109/2010/NĐ-CP

103: Điều 12 Nghị định 109/2010/NĐ-CP

- Can thiệp vào yếu tố thị trường: Xuất khẩu gạo là hoạt động thương mại, các thương nhân thực hiện hoạt động kinh doanh này sẽ dựa vào nhu cầu của thị trường, yêu cầu của các đối tác hay chiến lược kinh doanh. Đây là quyền tự chủ kinh doanh của doanh nghiệp được Luật doanh nghiệp 2014 ghi nhận và bảo vệ. Nhà nước không thể yêu cầu doanh nghiệp phải đầu tư cơ sở vật chất quy mô lớn, trong khi hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp không cần đến mức quy mô đó;
- Tác động đến thị trường cạnh tranh và cản trở gia nhập thị trường: Rõ ràng chỉ có những doanh nghiệp có tiềm lực tài chính mới có thể đáp ứng được các điều kiện này và là rào cản gia nhập thị trường xuất khẩu gạo của những doanh nghiệp quy mô nhỏ và vừa.

● **Về địa điểm của kho chứa, cơ sở xay, xát gạo:**

Xác định địa điểm của kho chứa, cơ sở xay, xát gạo tùy thuộc vào quyết định của mỗi doanh nghiệp. Yêu cầu địa điểm phải nằm trên “địa bàn tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có thóc, gạo hàng hóa xuất khẩu hoặc có cảng biển quốc tế có hoạt động xuất khẩu thóc, gạo” sẽ gây khó khăn lớn cho các doanh nghiệp xuất khẩu gạo, bởi trong nhiều trường hợp, địa điểm thu gom gạo xuất khẩu và kho chứa, cơ sở xay, xát cách xa nhau;

- **Về yêu cầu thương nhân xuất khẩu gạo phải “sở hữu” kho chứa, cơ sở xay, xát:** Yêu cầu này là chưa phù hợp với thực tế, bởi họ có thể thuê kho chứa, cơ sở xay, xát thay vì sở hữu, trong khi cả hai hình thức này, thương nhân đều có quyền sử dụng, khai thác kho chứa, cơ sở xay, xát – đáp ứng điều kiện kinh doanh đối với hoạt động này.

**ĐỀ XUẤT**

- Bỏ “xuất khẩu gạo” ra khỏi Danh mục ngành, nghề kinh doanh có điều kiện quy định trong Luật đầu tư 2014;
- Bỏ tất cả các điều kiện kinh doanh đối với doanh nghiệp xuất khẩu gạo quy định tại Nghị định 109/2010/NĐ-CP.

**IV. KINH DOANH DỊCH VỤ LÔ-GI-STÍC**

**ĐÁP ỨNG VỚI CÁC MỤC TIÊU QUY ĐỊNH TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014**

“Dịch vụ Lô-gi-stíc là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao”<sup>104</sup>.

Có thể thấy, dịch vụ Lô-gi-stíc không có tính chất là *một* ngành, nghề riêng mà bao gồm rất nhiều công việc, liên quan đến nhiều ngành, lĩnh vực khác nhau. Trong đó, có những ngành, nghề phải đáp ứng điều kiện kinh doanh (ví dụ: vận chuyển hàng hóa bằng các phương tiện đường bộ, đường thủy, đường biển; đại lý hải quan; đại lý thuế...), lại có những ngành, nghề không cần phải đáp ứng điều kiện kinh doanh (ví dụ: nhận hàng, thực hiện các thủ tục giấy tờ, các hoạt động hỗ trợ khác...). Do đó, không thể xác định một điều kiện chung áp dụng cho các chủ thể cung cấp dịch vụ Lô-gi-stíc.

Mặt khác, nếu xác định Lô-gi-stíc là một ngành, nghề kinh doanh có điều kiện, có nghĩa là:

- Khi doanh nghiệp thực hiện các hoạt động thuộc ngành, nghề kinh doanh thông thường, sẽ phải đáp ứng điều kiện kinh doanh về cung ứng dịch vụ Lô-gi-stics, tức là áp đặt điều kiện kinh doanh lên các ngành, nghề không có tác động đáng kể nào tới lợi ích công cộng. Điều này là chưa phù hợp với Luật đầu tư 2014;
- Khi doanh nghiệp thực hiện các hoạt động thuộc ngành, nghề kinh doanh có điều kiện kinh doanh theo pháp luật chuyên ngành, sẽ phải đáp ứng thêm điều kiện kinh doanh của Lô-gi-stíc. Tức là, doanh nghiệp sẽ phải đáp ứng hai lần điều kiện kinh doanh khi kinh doanh một ngành, nghề. Đây là hình thức kiểm soát quá mức cần thiết và chưa hợp lý.

104: Điều 233 Luật thương mại 2005

## CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật thương mại 2005;
- Luật đầu tư 2014;
- Nghị định 140/2007/NĐ-CP của Chính phủ ngày 05/9/2007 quy định chi tiết Luật thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc.

Các điều kiện kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc được quy định tại văn bản cấp Nghị định, phù hợp về mặt thẩm quyền ban hành điều kiện kinh doanh quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014.

## CÁC ĐIỀU KIỆN KINH DOANH<sup>105</sup>

### I Điều kiện chung:

- Là doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh hợp pháp theo pháp luật Việt Nam.
- Có đủ phương tiện, thiết bị, công cụ đảm bảo tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật và có đội ngũ nhân viên đáp ứng yêu cầu.

### I Điều kiện đối với thương nhân nước ngoài kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc:

- Điều kiện chung;
- Trường hợp kinh doanh dịch vụ bốc dỡ hàng hoá thì chỉ được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%;
- Trường hợp kinh doanh dịch vụ kho bãi thì được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%; hạn chế này chấm dứt vào năm 2014;
- Trường hợp kinh doanh dịch vụ đại lý vận tải thì được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%, được thành lập công ty liên doanh không hạn chế tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài kể từ năm 2014;
- Trường hợp kinh doanh dịch vụ hỗ trợ khác thì được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%; hạn chế này là 51% kể từ năm 2010 và chấm dứt hạn chế vào năm 2014.

## PHÂN TÍCH

- **Đối với điều kiện chung:** Quy định chung chung, có thể có ở bất kỳ ngành, nghề kinh doanh thông thường nào khác, cũng không phản ánh được tính chất của các điều kiện kinh doanh nhằm đảm bảo cho lợi ích công cộng nào.
- **Đối với các điều kiện của thương nhân nước ngoài:** một số điều kiện chưa tương thích với cam kết của Việt Nam khi gia nhập WTO, cụ thể:
  - Về dịch vụ kho bãi: Việt Nam cam kết “Kể từ ngày 11/01/2014, các nhà đầu tư nước ngoài có thể lập liên doanh với đối tác Việt Nam mà không bị hạn chế vốn của phía nước ngoài trong liên doanh hoặc lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài”, điều kiện tại Nghị định thiếu trường hợp thương nhân nước ngoài được thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài, thay vì chỉ được thành lập doanh nghiệp liên doanh;
  - Về dịch vụ đại lý vận tải: Việt Nam cam kết “Kể từ ngày 11/01/2014, các nhà đầu tư nước ngoài có thể lập liên doanh với đối tác Việt Nam mà không bị hạn chế vốn của phía nước ngoài trong liên doanh hoặc lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài.”, điều kiện tại Nghị định thiếu trường hợp thương nhân được thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài, thay vì chỉ được thành lập doanh nghiệp liên doanh.

105: Điều 5 Nghị định 140/2007/NĐ-CP

## ĐỀ XUẤT

- Bỏ điều kiện “có đủ phương tiện, thiết bị, công cụ đảm bảo tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật và có đội ngũ nhân viên đáp ứng yêu cầu”;
- Điều chỉnh các điều kiện đối với thương nhân nước ngoài trong hoạt động cung cấp dịch vụ Lô-gi-s-tíc phù hợp với cam kết của Việt Nam khi gia nhập WTO.

## V. KINH DOANH TẠM NHẬP, TÁI XUẤT HÀNG THỰC PHẨM ĐÔNG LẠNH

### ĐÁP ỨNG VỚI CÁC MỤC TIÊU QUY ĐỊNH TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

Nguy cơ hàng thực phẩm đông lạnh tạm nhập tái xuất tác động tới các lợi ích công cộng lớn hơn so với sản phẩm tương tự hầu như không thể chứng minh được (ít nhất là trong so sánh với các mặt hàng thực phẩm đông lạnh nhập khẩu/xuất khẩu hoặc các mặt hàng thực phẩm khác không phải đông lạnh tạm nhập tái xuất – trong khi việc tạm nhập tái xuất các sản phẩm này không hề bị kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh).

Hoạt động tạm nhập tái xuất thực phẩm đông lạnh là một loại *hoạt động* trong quá trình kinh doanh chứ không phải một *ngành, nghề kinh doanh* (bởi ít có ai thành lập doanh nghiệp chỉ để tạm nhập tái xuất thực phẩm đông lạnh, thường hoạt động này là do các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh thực phẩm thực hiện, bên cạnh các hoạt động khác của họ như sản xuất thực phẩm, mua bán thực phẩm, nhập khẩu/xuất khẩu thực phẩm...). Đối tượng cần kiểm soát ở đây là mỗi lần tạm nhập tái xuất của doanh nghiệp chứ không phải là bản thân doanh nghiệp ngay từ khi họ chưa gia nhập thị trường. Do đó, biện pháp kiểm soát, nếu cần, là hoạt động kiểm soát (qua thủ tục hải quan, vận chuyển chuyển khẩu) đối với từng lô hàng thực phẩm đông lạnh tạm nhập tái xuất chứ không phải là điều kiện kinh doanh đối với chủ thể thực hiện hoạt động tạm nhập tái xuất thực phẩm đông lạnh.

### CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật đầu tư 2014;
- Nghị định 77/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 01/7/2016 sửa đổi, bổ sung một số quy định về điều kiện đầu tư kinh doanh trong lĩnh vực mua bán hàng hóa quốc tế, hóa chất, vật liệu nổ công nghiệp, phân bón, kinh doanh khí, kinh doanh thực phẩm thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Công Thương

Các điều kiện kinh doanh dịch vụ Lô-gi-s-tíc được quy định tại văn bản cấp Nghị định, phù hợp về mặt thẩm quyền ban hành điều kiện kinh doanh quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014.

### CÁC ĐIỀU KIỆN KINH DOANH CỤ THỂ<sup>106</sup>

- Có số tiền ký quỹ là 10 tỷ đồng Việt Nam nộp tại một tổ chức tín dụng trên địa bàn tỉnh, thành phố nơi doanh nghiệp có kho, bãi;
- Có kho, bãi phục vụ kinh doanh tạm nhập, tái xuất thực phẩm đông lạnh, cụ thể:
  - Kho, bãi có sức chứa tối thiểu là 100 công-ten-nơ lạnh loại 40 feet, diện tích tối thiểu là 1.500 m<sup>2</sup>. Kho, bãi được ngăn cách với bên ngoài bằng hàng rào cứng, được xây dựng với chiều cao tối thiểu là 2,5 m; có đường dành cho xe chở công-ten-nơ di chuyển ra vào kho, bãi; có cổng ra vào và biển hiệu của doanh nghiệp sử dụng kho, bãi;
  - Kho, bãi có đủ nguồn điện (gồm điện lưới và máy phát điện dự phòng có công suất tương đương) và các thiết bị chuyên dùng kèm theo để vận hành các công-ten-nơ lạnh theo sức chứa của kho, bãi;

106: Điều 3 Nghị định 77/2016/NĐ-CP



- Kho, bãi phải thuộc sở hữu của doanh nghiệp hoặc do doanh nghiệp ký hợp đồng thuê; phải nằm trong khu vực quy hoạch hệ thống kho, bãi phục vụ kinh doanh tạm nhập, tái xuất thực phẩm đông lạnh hoặc trong khu vực do Ủy ban nhân dân tỉnh biên giới, trên cơ sở thống nhất với Tổng cục Hải quan, Bộ Tư lệnh Bộ đội Biên phòng, Bộ Công Thương, quy định để xây dựng kho, bãi phục vụ kinh doanh tạm nhập, tái xuất thực phẩm đông lạnh;
- Kho, bãi mà doanh nghiệp đã kê khai để xin cấp Giấy chứng nhận mã số kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng hóa không được cho doanh nghiệp khác thuê toàn bộ hoặc một phần để sử dụng vào mục đích xin cấp Giấy chứng nhận mã số kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng hóa.”

## PHÂN TÍCH

### ● Về điều kiện về tiền ký quỹ:

Không rõ việc ký quỹ thì sẽ giúp gì cho mục tiêu bảo vệ trật tự công cộng liên quan tới thực phẩm đông lạnh tạm nhập tái xuất? Đứng về góc độ thị trường, yêu cầu doanh nghiệp phải ký quỹ tại ngân hàng đồng nghĩa với việc một khoản tiền của doanh nghiệp sẽ bị “đóng băng” không sử dụng trong quá trình hoạt động. Trong kinh doanh nói chung, một khoản tiền “chết” là điều rất không bình thường, không hợp lý đối với bất kỳ doanh nghiệp nào đặc biệt khi mục tiêu quản lý lại chưa rõ ràng. Đối với các doanh nghiệp siêu nhỏ, nhỏ và vừa, có ít tiềm lực về mặt tài chính nói riêng, việc buộc doanh nghiệp phải giữ khoản tiền “chết” này từ khi gia nhập vào thị trường sẽ ảnh hưởng đáng kể đến tính cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường.

### ● Về những yêu cầu về điện, máy móc phục vụ kho:

Đây là vấn đề thuộc về quy chuẩn kỹ thuật đối với loại kho để chứa hàng hóa này, chứ không phải là điều kiện kinh doanh.

### ● Về điều kiện sức chứa tối thiểu của kho, bãi:

Không rõ nếu thương nhân tạm nhập tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh không có kho, bãi với sức chứa tối thiểu trên thì trật tự công sẽ bị ảnh hưởng như thế nào? Yêu cầu về sức chứa tối thiểu của kho, bãi khiến cho các doanh nghiệp nhỏ, vừa không thể tham gia vào thị trường này, bởi không đủ tiềm lực tài chính.

## ĐỀ XUẤT

- Bỏ “kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh” ra khỏi Danh mục ngành, nghề kinh doanh có điều kiện của Luật đầu tư 2014;
- Bỏ tất cả điều kiện kinh doanh của doanh nghiệp kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh, chuyển sang cơ chế kiểm soát theo hoạt động tạm nhập tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh.



**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

# Tổng quan

Các lĩnh vực thuộc phạm vi quản lý của Bộ Giao thông vận tải gồm: giao thông vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không<sup>107</sup>. Trong các lĩnh vực trên, có 29 ngành, nghề được xác định là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện theo quy định tại Phụ lục 4 Luật đầu tư 2014 (sửa đổi Danh mục năm 2016).

## Hộp 5: Các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện thuộc phạm vi quản lý của Bộ Giao thông vận tải

1. Kinh doanh vận tải đường bộ;
2. Kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng xe ô tô;
3. Kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới;
4. Kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe ô tô;
5. Kinh doanh dịch vụ đào tạo thẩm tra viên an toàn giao thông;
6. Kinh doanh dịch vụ sát hạch lái xe;
7. Kinh doanh dịch vụ thẩm tra an toàn giao thông;
8. Kinh doanh vận tải đường thủy;
9. Kinh doanh dịch vụ đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phục hồi phương tiện thủy nội địa;
10. Kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên và người lái phương tiện thủy nội địa
11. Đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải và tổ chức tuyển dụng, cung ứng thuyền viên hàng hải;
12. Kinh doanh dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải;
13. Kinh doanh vận tải biển, dịch vụ đại lý tàu biển;
14. Kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển;
15. Nhập khẩu, phá dỡ tàu biển đã qua sử dụng;
16. Kinh doanh dịch vụ đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển;
17. Kinh doanh khai thác cảng biển;
18. Kinh doanh vận tải hàng không;
19. Kinh doanh dịch vụ thiết kế, sản xuất, bảo dưỡng, thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang bị, thiết bị tàu bay tại Việt Nam;
20. Kinh doanh cảng hàng không, sân bay;
21. Kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay;
22. Kinh doanh dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;
23. Kinh doanh dịch vụ đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không;
24. Kinh doanh vận tải đường sắt;

107: Điều 1 Nghị định 12/2017/NĐ-CP của Chính phủ ngày 10/02/2017 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải

25. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;
26. Kinh doanh đường sắt đô thị;
27. Kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức;
28. Kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng nguy hiểm;
29. Kinh doanh vận tải đường ống.

(Nguồn: Trích dẫn tại Phụ lục 4 Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện ban hành kèm theo Luật số 03/2016/QH14 sửa đổi, bổ sung Điều 6 và Phụ lục 4 về Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện của Luật đầu tư)

Giao thông vận tải là lĩnh vực khá gần gũi với mọi người. Hoạt động vận chuyển bằng các phương tiện giao thông diễn ra hàng ngày, hàng giờ, liên quan đến nhiều đối tượng khác nhau và có ảnh hưởng sâu rộng đến nhiều ngành trong nền kinh tế. Đây cũng là hoạt động có tác động tới các lợi ích công cộng như sức khỏe, tính mạng của người sử dụng và/hoặc tham gia giao thông; an toàn trật tự xã hội... Vì vậy, rà soát, đánh giá các quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực này sẽ được nhìn nhận ở nhiều góc độ từ mục tiêu quản lý nhà nước đến tính hợp lý, đảm bảo quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp.

Nhóm nghiên cứu sẽ tiến hành rà soát về điều kiện kinh doanh của 04 nhóm ngành, nghề sau:

- Kinh doanh vận tải đường bộ;
- Kinh doanh vận tải biển, dịch vụ đại lý tàu biển;
- Kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển;
- Kinh doanh vận tải đường thủy nội địa.

Đây là những ngành, nghề có môi trường cạnh tranh rất sôi động, với sự tham gia của đông đảo doanh nghiệp trên thị trường<sup>108</sup>. Những ngành, nghề này cũng nhận được nhiều phản ánh của doanh nghiệp, hiệp hội về những bất cập trong các quy định điều kiện kinh doanh.

Trong các nhóm ngành, nghề kinh doanh trên, có một số lĩnh vực phân chia thành nhiều hình thức kinh doanh và quy định các điều kiện kinh doanh tương ứng, cụ thể:

- “Kinh doanh vận tải đường bộ” có 06 hình thức<sup>109</sup>: i) Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô theo tuyến cố định; ii) Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt; iii) Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi; iv) Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng; v) Kinh doanh vận tải khách du lịch bằng xe ô tô; vi) Kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô;
- “Kinh doanh vận tải đường thủy” có 05 hình thức<sup>110</sup>: i) Kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định; ii) Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng chuyển; iii) Kinh doanh vận chuyển khách du lịch; iv) Kinh doanh vận tải hành khách ngang sông; v) Kinh doanh vận tải hàng hóa;
- Các ngành, nghề “kinh doanh vận tải biển, dịch vụ đại lý tàu biển, kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển” không phân tách thành các hình thức kinh doanh nhỏ như hai nhóm ngành, nghề vận tải đường bộ, đường sông.

108: Tính đến hết 31/12/2014, số lượng các đơn vị kinh doanh vận tải ô tô trên cả nước là gần 24.580 đơn vị - theo Tờ trình Dự thảo Nghị định sửa đổi Nghị định 86/2014/NĐ-CP về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô (ngày 05/8/2016)

“Số lượng các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này (đại lý tàu biển) tăng lên rất nhanh, rất nhiều các doanh nghiệp tư nhân đã được thành lập và liên doanh với doanh nghiệp nước ngoài hoặc làm thuê cho nước ngoài vì không cần vốn đầu tư ban đầu lớn, nên hiện nay hoạt động này đang được phát triển mạnh tạo nên một thị trường sôi động và cạnh tranh gay gắt ở các khu vực có cảng biển lớn như Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu và thành phố Hồ Chí Minh” - nhận định của Bộ Giao thông vận tải trong Tờ trình Dự thảo Nghị định thay thế Nghị định 115/2007/NĐ-CP ngày 05/7/2007 của Chính phủ về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải tàu biển, năm 2013.

109: Nghị định 86/2014/NĐ-CP của Chính phủ ngày 10/9/2014 về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô

110: Nghị định 110/2014/NĐ-CP của Chính phủ ngày 20/11/2014 quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa

Đối chiếu với các mục tiêu quy định về ngành, nghề kinh doanh có điều kiện và điều kiện kinh doanh quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014 và các tiêu chí rà soát, “bức tranh” về điều kiện kinh doanh của 04 nhóm ngành, nghề trên có một số đặc điểm sau:

## ĐÁP ỨNG CÁC MỤC TIÊU QUY ĐỊNH TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

Khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014 xác định “Ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện là ngành, nghề mà việc thực hiện hoạt động đầu tư kinh doanh trong ngành, nghề đó phải đáp ứng điều kiện vì lý do quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, đạo đức xã hội, sức khỏe cộng đồng”. Các điều kiện đầu tư kinh doanh cụ thể của từng ngành, nghề kinh doanh phải được quy định phù hợp với mục tiêu trên<sup>111</sup>.

Như vậy, việc áp đặt điều kiện kinh doanh đối với một ngành, nghề chỉ được thực hiện khi hoạt động kinh doanh của các chủ thể kinh doanh trong ngành, nghề đó tác động đến các trật tự công đến mức buộc Nhà nước phải can thiệp để kiểm soát.

Xuất phát từ tính chất này, rà soát các nhóm ngành nghề trên cho thấy, về cơ bản các ngành, nghề như “kinh doanh vận tải bằng xe ô tô”, “kinh doanh vận tải đường thủy”, “kinh doanh vận tải biển” được xác định là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện là phù hợp. Đây là các hoạt động sử dụng phương tiện vận tải (ô tô, tàu thủy nội địa, tàu biển) để vận chuyển người, hàng hóa lưu thông trên đường bộ, đường thủy, đường biển, sẽ tác động trực tiếp đến sức khỏe, tính mạng con người (hành khách, các nhân viên trên phương tiện), an toàn trật tự xã hội (an toàn giao thông), môi trường (lượng khí thải của các phương tiện ra không khí, việc xả thải ra môi trường nước). Việc kiểm soát các chủ thể kinh doanh bằng cách đặt ra các điều kiện ban đầu trước khi hoạt động (ví dụ: yêu cầu về phương tiện vận chuyển; trình độ của người điều khiển phương tiện) sẽ phần nào kiểm soát được những rủi ro mà các hoạt động này có thể tác động đến các lợi ích công cộng trên.

Đối với các ngành, nghề “kinh doanh đại lý tàu biển”, “kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển” lại chưa nhận thấy sự phù hợp với yêu cầu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014 khi xác định đây là các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện.

“Đại lý tàu biển” là dịch vụ mà người đại lý tàu biển nhân danh chủ tàu hoặc người khai thác tàu tiến hành các dịch vụ liên quan đến tàu biển hoạt động tại cảng<sup>112</sup>. Đây là hoạt động có tính chất cung cấp dịch vụ trung gian giữa chủ tàu/người khai thác tàu biển với các chủ thể khác (doanh nghiệp kinh doanh cảng; cơ quan nhà nước có thẩm quyền), vì vậy nếu bất kỳ rủi ro nào xuất phát từ hoạt động đại lý tàu biển thì đối tượng chịu tác động/ảnh hưởng là chủ tàu hoặc người khai thác tàu và những đối tượng này bảo vệ quyền lợi của mình thông qua các cơ chế giải quyết tranh chấp tại tòa án/trọng tài. Dưới góc độ của các lợi ích công cộng, trật tự công, chưa nhận thấy sự tác động của hoạt động đại lý tàu biển đến mức Nhà nước buộc phải can thiệp bởi các điều kiện kinh doanh.

“Lai dắt tàu biển” là việc lai, kéo, đẩy hoặc túc trực bên cạnh tàu biển, các phương tiện nổi khác trên biển và trong vùng nước cảng biển bằng tàu lai<sup>113</sup>. Hoạt động này cũng có tính chất cung cấp dịch vụ và những rủi ro xuất phát từ hoạt động lai dắt sẽ ảnh hưởng một phần đến hoạt động của tàu biển, các phương tiện nổi và quyền lợi của các bên sẽ được đảm bảo bởi cơ chế giải quyết tranh chấp tư. Sự tác động của hoạt động lai dắt tàu biển tới các lợi ích công cộng chưa nhận thấy đến mức Nhà nước buộc phải can thiệp bằng các điều kiện kinh doanh đối với các chủ thể lai dắt mà có thể can thiệp bằng các biện pháp quản lý khác (chẳng hạn: yêu cầu các nguyên tắc an toàn khi lai dắt tàu biển, phương tiện nổi...).

## CĂN CỨ PHÁP LÝ

Phần lớn các điều kiện kinh doanh trực tiếp của các ngành, nghề trên đều được quy định từ văn bản cấp Nghị định trở lên - phù hợp về thẩm quyền ban hành và tính chất pháp lý của văn bản quy định về điều kiện kinh doanh quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014. Điều này cho thấy, các cơ quan quản lý nhà nước đã có những thận trọng nhất định khi ban hành các điều kiện kinh doanh, không còn ban

111: Khoản 4 Điều 7 Luật đầu tư 2014

112: Điều 235 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015

113: Điều 256 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015

hành một cách tràn lan ở các văn bản cấp thông tư như giai đoạn trước đây (trước thời điểm Luật đầu tư 2014 có hiệu lực thi hành) và cũng phản ánh được tính hiệu quả của hoạt động kiểm soát, thẩm định về tính pháp lý của các điều kiện kinh doanh khi được ban hành.

Tuy nhiên, một số điều kiện kinh doanh áp dụng cho các dạng “giấy phép con” (các chứng chỉ chuyên môn; văn bản chấp thuận của cơ quan nhà nước có thẩm quyền) vẫn được quy định ở văn bản cấp dưới Nghị định, như:

- Phù hiệu, biển hiệu cho các xe ô tô của đơn vị vận tải ô tô;
- Đăng ký khai thác tuyến cố định;
- Tập huấn về nghiệp vụ và các quy định pháp luật của nhân viên phục vụ trên ô tô;
- Chứng chỉ cho người phụ trách hệ thống quản lý an toàn, an ninh hàng hải;
- Chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên tàu biển;
- Chứng chỉ chuyên môn cho đại lý tàu biển;
- Tập huấn về nghiệp vụ và các quy định pháp luật của nhân viên phục vụ trên tàu thủy nội địa;
- Chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên tàu thủy nội địa;
- Tập huấn về nghiệp vụ du lịch của nhân viên phục vụ trên phương tiện vận chuyển khách du lịch.

Một số ý kiến cho rằng, điều kiện để cấp chứng chỉ chuyên môn cho một cá nhân hoạt động trong lĩnh vực nào đó không phải là điều kiện kinh doanh, do đó quy định về trình tự, điều kiện để có các loại giấy phép này ở thông tư là hợp pháp. Tuy nhiên, xét về bản chất, đây cũng được xem là các điều kiện kinh doanh bởi nếu doanh nghiệp không đáp ứng những yêu cầu này, sẽ không được phép gia nhập thị trường.

Cụ thể hơn, các điều kiện kinh doanh trong một số ngành nghề thường có yêu cầu về trình độ của nhân sự. Để đáp ứng được điều kiện kinh doanh, doanh nghiệp phải có chứng chỉ/chứng nhận nghiệp vụ chuyên môn của các nhân sự. Để có được chứng chỉ/chứng nhận nghiệp vụ chuyên môn các cá nhân phải đáp ứng một số điều kiện nhất định. Như vậy có thể thấy, các điều kiện để các cá nhân có được chứng chỉ/chứng nhận nghiệp vụ chuyên môn sẽ tác động trực tiếp/là điều kiện để xem xét doanh nghiệp có đáp ứng điều kiện kinh doanh hay không, có nghĩa đây cũng được xem là điều kiện kinh doanh.

Do đó, các quy định về điều kiện cấp các loại chứng chỉ, giấy phép trên phải được quy định tại các văn bản cấp Nghị định trở lên, theo đúng tinh thần của Điều 7 Luật đầu tư 2014.

## CÁC ĐIỀU KIỆN KINH DOANH

Đối chiếu với mục tiêu quy định về điều kiện kinh doanh tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014 và tiêu chí rà soát của VCCI, kết quả rà soát cho thấy một số đặc điểm nổi bật của điều kiện kinh doanh trong 05 nhóm ngành, nghề như sau:

### Cản trở gia nhập thị trường của các chủ thể kinh doanh không có tiềm lực về tài chính một cách bất hợp lý

Các điều kiện dạng này thường thể hiện ở các yêu cầu về quy mô doanh nghiệp, cụ thể:

#### I Yêu cầu phải đáp ứng về giới hạn tối thiểu cơ sở vật chất nào đó

Trong “kinh doanh vận tải đường bộ”, hầu hết các hình thức kinh doanh vận tải đều đặt ra điều kiện về số lượng xe tối thiểu (kinh doanh vận tải hành khách tuyến cố định từ 300 km trở lên phải có từ 20 xe trở lên đối với đơn vị có trụ sở đặt tại các thành phố trực thuộc Trung ương, từ 10 xe trở lên đối với các địa phương còn lại, từ 05 xe trở lên đối với huyện nghèo; kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt phải có từ 20 xe trở lên đối với đơn vị có trụ sở đặt tại các thành phố trực thuộc Trung ương,

từ 10 xe trở lên đối với các địa phương còn lại, từ 05 xe trở lên đối với huyện nghèo...) doanh nghiệp phải đáp ứng.

Mục tiêu khi ban hành điều kiện về quy mô có thể được hiểu là nhằm xây dựng cho thị trường những doanh nghiệp kinh doanh có quy mô lớn, tránh hiện tượng kinh doanh vận tải manh mún, nhỏ lẻ như hiện tại, không đảm bảo về an toàn trật tự giao thông. Mục tiêu này rất tốt đẹp, hướng tới sự thịnh vượng, lớn mạnh của các doanh nghiệp, tuy nhiên lại *không phù hợp* với mục đích của các quy định về điều kiện kinh doanh - kiểm soát các tác động của hoạt động kinh doanh tới các trật tự công.

Nếu cho rằng, thị trường vận tải ô tô nên chỉ có các doanh nghiệp lớn tham gia vì các doanh nghiệp này mới có đầy đủ các bộ phận kiểm soát an toàn giao thông, các doanh nghiệp lớn sẽ làm ăn nghiêm chỉnh, không tranh giành khách hay làm ăn “chộp giật” như các doanh nghiệp bé, thì đây là nhận định có tính khiên cưỡng. Chưa có cuộc điều tra khảo sát đáng tin cậy nào đưa ra số liệu để chứng minh những doanh nghiệp có quy mô lớn sẽ là bảo chứng cho sự an toàn của các phương tiện giao thông khi lưu thông trên đường. Thực tế chứng minh, nhiều vụ tai nạn thảm khốc được báo chí, truyền thông đưa tin, các phương tiện gây tai nạn thuộc doanh nghiệp có quy mô lớn không ít.

Khi mục tiêu ban hành chính sách chưa phù hợp thì quy định này là cản trở không hề nhỏ cho các doanh nghiệp nhỏ, siêu nhỏ gia nhập thị trường hay các chủ thể kinh doanh quy mô bé đang tồn tại sẽ bị loại khỏi thị trường vì không thể đáp ứng được điều kiện. Theo số liệu thống kê của Bộ Giao thông vận tải<sup>114</sup>, tính đến hết 31/12/2014, số lượng các đơn vị kinh doanh vận tải trên địa bàn cả nước có quy mô nhỏ vẫn chiếm tỷ trọng lớn. Số lượng đơn vị kinh doanh vận tải có quy mô nhỏ hơn 05 xe trên cả nước chiếm 72,4% tổng số đơn vị vận tải. Mặc dù, Nghị định 86/2014/NĐ-CP có đưa ra lộ trình 02 năm để các doanh nghiệp có thể điều chỉnh đáp ứng điều kiện, với số lượng doanh nghiệp có quy mô nhỏ chiếm tỷ lệ cao như trên sẽ có không ít các doanh nghiệp bị chấm dứt hoạt động và thị trường vận tải ô tô sẽ trở thành “sân chơi” của các ông lớn.

### I Yêu cầu phải có một bộ phận nào đó trong tổ chức bộ máy doanh nghiệp

Hoạt động kinh doanh vận tải biển, đại lý tàu biển và lai dắt tàu biển *đều yêu cầu phải có bộ phận/người chuyên trách thực hiện công tác pháp chế và bộ phận/người chuyên trách thực hiện quản lý hoạt động kinh doanh*. Mục đích được đưa ra dường như cũng không liên quan mấy đến các lợi ích công cộng (mà đáng lẽ ra ở vai trò quản lý của Nhà nước nên hướng tới), đó là đảm bảo hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp (khi có bộ phận/người chuyên trách thực hiện quản lý hoạt động kinh doanh), hay khiến cho doanh nghiệp hiểu và chấp hành pháp luật tốt hơn, thậm chí là có thể giúp doanh nghiệp bảo vệ được quyền lợi khi có tranh chấp, nhất là tranh chấp với các đối tác nước ngoài<sup>115</sup>.

Thực ra, việc doanh nghiệp được khai thác tốt, làm ăn hiệu quả hay các doanh nghiệp hiểu và chấp hành các quy định pháp luật là mục tiêu đúng đắn của các nhà hoạch định chính sách thường hướng tới khi ban hành bất kỳ quy định nào về kinh doanh. Tuy nhiên, cách thức tác động theo hướng can thiệp trực tiếp vào vấn đề vốn dĩ do thị trường điều chỉnh lại đưa đến kết quả ngược. Bởi, tùy theo chiến lược kinh doanh của mình, mỗi doanh nghiệp sẽ có những phương thức tổ chức bộ máy phù hợp để đảm bảo tính hiệu quả trong hoạt động. Họ có thể có bộ phận khai thác kinh doanh hoặc không, cũng có thể có bộ phận pháp chế hoặc không. Pháp luật về doanh nghiệp hoàn toàn cho phép họ có quyền tự quyết trong việc tổ chức bộ máy nội bộ. Việc yêu cầu bắt buộc phải có bộ phận kinh doanh và pháp chế - những bộ phận không có tính đặc thù trong ngành vận tải biển, đại lý tàu biển, lai dắt tàu biển, sẽ khiến cho doanh nghiệp gia tăng chi phí kinh doanh, giảm lợi nhuận và dẫn tới làm ăn kém hiệu quả. Hơn nữa, đối với những chủ thể không có tiềm lực tài chính, thì việc gia tăng chi phí kinh doanh là cản trở không hề nhỏ trong tiếp cận thị trường và tồn tại để cạnh tranh.

114: Trong Dự thảo Tờ trình Chính phủ Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô (ngày 05/8/2016)

115: <http://www.vibonline.com.vn/Files/Download.aspx?id=3077>



## I Yêu cầu phải có số vốn nhất định

Điều kiện về quy mô còn thể hiện ở yêu cầu phải có số vốn nhất định khi hoạt động đầu tư kinh doanh. Điều kiện này được tìm thấy trong ngành kinh doanh vận tải biển. Yêu cầu doanh nghiệp phải có mức bảo lãnh tối thiểu của tổ chức tín dụng hoặc chi nhánh ngân hàng nhà nước là 05 tỷ đồng (đối với vận tải biển quốc tế), 500 triệu đồng (đối với vận tải biển nội địa).

Quy định này được hiểu nhằm bảo đảm quyền lợi cho các thuyền viên làm việc trên tàu biển. Trong mối quan hệ với chủ sử dụng lao động, người lao động luôn được xem là đối tượng yếu thế và cần có sự can thiệp của Nhà nước để bảo vệ quyền lợi cho các chủ thể này. Điều này là hợp lý.

Tuy nhiên, cũng xuất phát từ tính chất của mối quan hệ lao động trên, các quy định hiện tại đã có những bảo vệ nhất định cho người lao động, trong đó có yêu cầu chủ tàu phải “mua bảo hiểm tai nạn và bảo hiểm bắt buộc khác cho thuyền viên làm việc trên tàu biển”. Đây là hướng tiếp cận phù hợp, vừa bảo vệ quyền lợi cho người lao động vừa giảm gánh nặng tài chính cho doanh nghiệp tàu biển (khi không phải có khoản tiền lớn để bảo lãnh nghĩa vụ).

Trong bối cảnh Chính phủ có những định hướng để phát triển vận tải biển Việt Nam, trong đó nhấn mạnh<sup>116</sup> “bổ sung, sửa đổi các cơ chế, chính sách nhằm hỗ trợ doanh nghiệp vận tải biển vượt qua khó khăn, duy trì sản xuất”; “khuyến khích mọi thành phần kinh tế, bao gồm cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển Việt Nam” thì những quy định về điều kiện tài chính như thế này sẽ là chính sách “ngược chiều” cản trở không hề nhỏ cho sự phát triển của vận tải biển nước ta.

## Can thiệp sâu vào quyền tự quyết của doanh nghiệp

Pháp luật cho phép doanh nghiệp có quyền “tự chủ kinh doanh và lựa chọn hình thức tổ chức kinh doanh; chủ động lựa chọn ngành, địa bàn, hình thức kinh doanh; chủ động điều chỉnh quy mô và ngành, nghề kinh doanh”<sup>117</sup>.

Rà soát điều kiện trong các ngành, nghề trên nhận thấy một số điều kiện kinh doanh dường như can thiệp quá sâu vào quyền tự chủ kinh doanh của doanh nghiệp từ đó có thể dẫn tới những khó khăn, bất cập, cản trở doanh nghiệp trong quá trình hoạt động.

## I Can thiệp vào quyền quyết định phương án kinh doanh

Điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô, doanh nghiệp phải có “đủ số lượng phương tiện theo phương án kinh doanh đã được duyệt”, đồng nghĩa với việc khi thực hiện thủ tục xin giấy phép kinh doanh vận tải, cơ quan nhà nước sẽ xem xét và phê duyệt phương án kinh doanh của doanh nghiệp.

Việc cơ quan nhà nước phê duyệt phương án kinh doanh của doanh nghiệp là trái với tinh thần của Luật doanh nghiệp 2014, khi Luật ghi nhận và đảm bảo cho doanh nghiệp hoàn toàn có quyền tự chủ kinh doanh.

Hơn nữa, dưới góc độ minh bạch và hợp lý, cơ quan nhà nước sẽ dựa vào tiêu chí nào để phê duyệt phương án kinh doanh của doanh nghiệp?

Quy định này tạo ra gánh nặng thủ tục rất lớn cho doanh nghiệp trong quá trình hoạt động, mỗi khi phương án kinh doanh thay đổi lại phải thực hiện lại thủ tục để có được sự phê duyệt của cơ quan quản lý nhà nước. Trong hoạt động kinh doanh, việc thay đổi phương án kinh doanh sẽ diễn ra thường xuyên - phụ thuộc vào biến động của thị trường cũng như chiến lược kinh doanh của mỗi doanh nghiệp, nếu mỗi lần thay đổi lại phải thực hiện lại thủ tục hành chính và phải chờ phê duyệt mới được phép triển khai sẽ vừa tạo ra gánh nặng về thủ tục vừa gây khó khăn, thậm chí là thiệt hại cho doanh nghiệp khi làm lỡ thời cơ kinh doanh.

116: Quyết định số 1517/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 26/8/2014 phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

117: Khoản 2 Điều 7 Luật doanh nghiệp 2014

## I Can thiệp vào quyền quyết định quy mô và cơ cấu tổ chức nội bộ của doanh nghiệp

Những điều kiện dạng này đều được tìm thấy trong tất cả các ngành, nghề rà soát trên. Biểu hiện rõ nhất là các quy định yêu cầu về quy mô doanh nghiệp (phải có tối thiểu 20 xe đối với đơn vị kinh doanh vận tải ô tô theo tuyến cố định ở thành phố trực thuộc trung ương, 10 xe trở lên tại các địa phương còn lại, 05 xe trở lên tại các đơn vị có trụ sở tại huyện nghèo...); yêu cầu về tổ chức nội bộ (doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển, lai dắt tàu biển phải có nhân viên chuyên trách công tác pháp chế; khai thác dịch vụ...) hay yêu cầu về trình độ của người điều hành các doanh nghiệp vận tải (người điều hành vận tải ô tô phải có trình độ trung cấp/cao đẳng trở lên với các chuyên ngành kinh tế, kỹ thuật khác và có thời gian công tác liên tục tại đơn vị vận tải từ 03 năm trở lên).

Việc tổ chức hoạt động kinh doanh ở quy mô như thế nào, với cơ cấu tổ chức nội bộ ra sao hay thuê, sử dụng người điều hành doanh nghiệp có trình độ nào đều thuộc quyền tự quyết của doanh nghiệp. Doanh nghiệp do nhu cầu, khả năng của mình có thể lựa chọn quy mô, cơ cấu tổ chức để gia nhập thị trường. Những yêu cầu trên phần lớn liên quan đến tính hiệu quả trong hoạt động của doanh nghiệp mà chưa nhận thấy sự tác động đáng kể nào tới các lợi ích công (nếu doanh nghiệp không tổ chức hoạt động ở quy mô, cơ cấu tổ chức nội bộ như yêu cầu thì hoạt động của họ có gây ra tình trạng mất an toàn giao thông, trật tự xã hội không?). Trong khi đây là những rào cản không hề nhỏ tới các chủ thể muốn khởi nghiệp trong lĩnh vực này.

## Can thiệp vào yếu tố thị trường bằng các mệnh lệnh hành chính

Các điều kiện kinh doanh có tính chất này thường thể hiện khá đa dạng và được tìm thấy khá nhiều trong các điều kiện kinh doanh của tất cả các ngành, nghề được rà soát trên.

### I Yêu cầu về chất lượng dịch vụ

Qua rà soát có thể thấy, nhiều điều kiện kinh doanh yêu cầu về chất lượng của các dịch vụ mà doanh nghiệp cung cấp, cụ thể:

- Yêu cầu về nghiệp vụ chuyên môn của các nhân viên phục vụ trên phương tiện ô tô, tàu thủy nội địa;
- Yêu cầu nhân viên phục vụ trên phương tiện vận chuyển khách du lịch phải được tập huấn về nghiệp vụ du lịch;
- Đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo tuyến cố định, xe buýt, xe taxi phải đăng ký và thực hiện tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải hành khách.

Yêu cầu nhân viên phục vụ có trình độ chuyên môn, nghiệp vụ hay đơn vị kinh doanh vận tải phải thực hiện tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải hành khách sẽ đưa đến chất lượng dịch vụ tốt. Đối tượng thụ hưởng là các khách hàng sử dụng dịch vụ, số đông, đối tượng luôn được đánh giá là yếu tố trong mối quan hệ với doanh nghiệp. Nhà nước đặt ra các yêu cầu trên có thể để đảm bảo quyền lợi cho khách hàng.

Đôi khi những mục tiêu (suy đoán) của các nhà làm chính sách là rất tốt đẹp, bảo đảm quyền lợi cho những đối tượng được cho là yếu thế (khách hàng, người tiêu dùng), tuy nhiên đặt trong bối cảnh thị trường cạnh tranh khốc liệt của ngành vận tải, thì những yếu tố như chất lượng phục vụ lại là lợi thế của các doanh nghiệp khi cạnh tranh với các đối thủ khác trên thị trường, và vì vậy, tự bản thân họ phải tìm cách nâng cao chất lượng để thu hút khác hàng. Hơn nữa, đứng về phía khách hàng, nếu nhận thấy chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp này không tốt, họ có thể lựa chọn dịch vụ của doanh nghiệp khác.

Bảo đảm quyền lợi cho khách hàng - đối tượng luôn được đánh giá là yếu tố trong mối quan hệ với doanh nghiệp, là mục tiêu đúng đắn và cần thiết. Tuy nhiên, chính sách này chỉ phù hợp khi trên thị trường ít có sự cạnh tranh, khách hàng không có nhiều sự lựa chọn doanh nghiệp cung cấp dịch vụ. Còn thị trường đã có sự cạnh tranh mạnh mẽ giữa các chủ thể kinh doanh, việc yêu cầu doanh nghiệp phải đáp ứng yêu cầu nào đó về chất lượng dịch vụ là không cần thiết. Thị trường vốn dĩ đã làm rất tốt việc này.

## I Yêu cầu phải tổ chức kinh doanh theo một phương thức cứng nhắc

Hoạt động kinh doanh trên thị trường thường rất phong phú và không dễ để có thể dự đoán được hết các hoạt động này ở tương lai. Do đó, việc đóng khung các hình thức kinh doanh và quản lý theo các hình thức kinh doanh định sẵn sẽ phát sinh nhiều bất cập, lúng túng trong thực hiện, nhất là trong trường hợp những hình thức kinh doanh mới xuất hiện và không thuộc bất kỳ hình thức kinh doanh nào theo quy định. Điều này vô hình trung trở thành cản trở cho các chủ thể kinh doanh muốn sáng tạo và muốn đầu tư những cái mới.

Hiện tượng trên “bắt gặp” trong quy định về vận tải đường bộ, đường thủy. Hiện tại, các quy định đang phân chia kinh doanh vận tải theo các hình thức cố định<sup>118</sup>: kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định; bằng xe buýt theo tuyến cố định; bằng xe taxi; theo hợp đồng; du lịch, tương ứng với mỗi hình thức kinh doanh này sẽ có những điều kiện kinh doanh riêng.

Thực tế, việc chia theo các hình thức kinh doanh vận tải trên gặp rất nhiều bất cập và lúng túng ngay trong chính các nhà làm chính sách. Cụ thể:

- Có rất nhiều loại hình kinh doanh giao thoa nhau và rất khó phân biệt. Chẳng hạn, kinh doanh vận tải theo hình thức hợp đồng và kinh doanh vận tải khách du lịch. Về bản chất, đây đều là hình thức vận tải khách theo hợp đồng, chỉ khác là đối tượng vận chuyển, vì vậy việc phân định ra làm hai hình thức kinh doanh này là chưa hợp hợp lý, từ đó dẫn tới việc nhiều xe thực chất là vận tải khách du lịch nhưng lại “núp bóng” dưới hình thức xe hợp đồng (vì điều kiện kinh doanh xe hợp đồng dễ dàng hơn xe du lịch).

Hay như kinh doanh vận tải theo hình thức hợp đồng, du lịch với kinh doanh vận tải theo tuyến cố định. Hiện nay các nhà quản lý đang rất đau đầu trong việc giải quyết hiện tượng, xe chạy hợp đồng/du lịch nhưng lại kinh doanh tương tự như xe chạy tuyến cố định<sup>119</sup>. Từ những sự việc như trên, các nhà chính sách lại tìm giải pháp bằng cách điều chỉnh các quy định để làm thế nào phân định rõ được xe hợp đồng và xe chạy tuyến cố định, theo hướng đưa ra một số nét đặc trưng của xe hợp đồng (ví dụ: lái xe phải mang theo hợp đồng; trước khi vận chuyển hành khách phải thông báo tới sở giao thông về hợp đồng trong đó có nêu về tuyến đường vận chuyển, số lượng khách; xe hợp đồng không được lặp đi lặp lại một tuyến đường...). Tuy nhiên, những quy định để định danh rõ xe hợp đồng chỉ tạo ra những gánh nặng cho doanh nghiệp (về thủ tục hành chính; tạo những nguy cơ bị xử phạt do vi phạm) mà chưa đưa đến hiệu quả quản lý nào đáng kể;

- Có nhiều hình thức kinh doanh vận tải mới nhưng lại không biết xếp vào hình thức kinh doanh nào và từng có nhiều tranh luận về việc cấm hay cho phép các hình thức kinh doanh này, tính bình đẳng trong cạnh tranh giữa các doanh nghiệp trong cùng một hình thức kinh doanh<sup>120</sup>. Điển hình nhất là xe Uber, Grab. Khi Uber mới vào thị trường Việt Nam, hình thức vận tải tương tự như taxi, xe hợp đồng, nhưng chủ thể vận chuyển lại không phải chịu bất kỳ ràng buộc nào như các doanh nghiệp kinh doanh xe taxi hay hợp đồng (yêu cầu về quy mô, cơ cấu tổ chức hay các tuyến đường được phép vận chuyển...). Chỉ cần có xe ô tô, phần mềm kết nối giữa người lái xe và khách hàng là có thể hình thành nên một hình thức kinh doanh vận tải. Các nhà quản lý khá lúng túng khi chưa thể phân định rõ Uber, Grab vào hình thức kinh doanh nào trong 05 hình thức kinh doanh được liệt kê trong luật. Trong khi đó, rõ ràng, cũng là hình thức kinh doanh vận tải nhưng đang có sự bất bình đẳng khi áp dụng điều kiện giữa xe Uber, Grab với các xe vận tải theo mô hình truyền thống.

Như vậy, cần phải đánh giá lại về cơ chế quản lý đang áp dụng đối với các hình thức kinh doanh vận tải và những bất cập, chưa hợp lý của việc đóng khung kinh doanh vận tải theo 05 hình thức như quy định hiện hành. Đồng thời, việc có thêm hình thức vận tải mới sẽ khiến chúng ta cần nhìn nhận lại tính hợp lý của các điều kiện kinh doanh đang thiết kế cho kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

118: Điều 66 Luật giao thông đường bộ 2008

119: <http://www.baomoi.com/quyet-liet-xu-ly-xe-du-lich-tra-hinh/c/21909009.epi>

120: <http://www.tienphong.vn/kinh-te/taxi-truyen-thong-lot-mao-canh-tranh-uber-grab-1160012.tpo>

## Có tính chất phân biệt đối xử giữa các chủ thể trong cùng điều kiện

Về mặt nguyên tắc, các chủ thể kinh doanh sẽ được đối xử bình đẳng khi cùng gia nhập thị trường trong cùng điều kiện. Tuy nhiên, một số điều kiện kinh doanh khi được rà soát chưa đáp ứng được nguyên tắc này.

Điều kiện kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi có quy định “xe taxi có niên hạn sử dụng không quá 08 năm tại đô thị loại đặc biệt; không quá 12 năm tại các địa phương khác<sup>121</sup>”.

Niên hạn sử dụng xe ô tô là một trong những yếu tố đảm bảo chất lượng của phương tiện. Đặt ra điều kiện về niên hạn xe ô tô là hợp lý, để bảo đảm sự an toàn của các phương tiện này khi lưu thông trên đường. Tuy nhiên, quy định phân biệt về niên hạn giữa đô thị loại đặc biệt với các địa phương khác lại đưa đến sự khó hiểu. Phải chăng xe lưu thông trong đô thị loại đặc biệt cần an toàn hơn là xe lưu thông trong các địa phương khác? Hay các doanh nghiệp kinh doanh trong đô thị đặc biệt cần điều kiện cao hơn các doanh nghiệp kinh doanh trong địa phương khác, trong khi cùng kinh doanh trong một lĩnh vực như nhau?

Một điểm quan trọng mà các nhà chính sách chưa đánh giá đầy đủ, đó là sự lưu thông của các phương tiện giữa các địa phương là tự do. Do đó, có thể trong cùng một địa bàn địa lý, nhưng sẽ có các xe taxi chỉ phải đáp ứng niên hạn 12 năm, nhưng có xe lại phải đáp ứng niên hạn 08 năm (các doanh nghiệp có thể xin giấy phép ở địa phương khác nhưng hoạt động kinh doanh trong khu vực đô thị loại đặc biệt). Điều này tạo ra sự bất bình đẳng giữa các chủ thể kinh doanh trong cùng lĩnh vực.

Một dạng quy định tương tự đó là về điều kiện quy mô. Hầu hết các quy định về số lượng xe tối thiểu của các hình thức kinh doanh vận tải đều dựa vào loại địa bàn để xác định số xe tối thiểu: đối với thành phố trực thuộc trung ương, số xe tối thiểu được yêu cầu cao nhất; đến các địa phương khác và thấp nhất là các huyện nghèo.

Câu hỏi cũng đặt ra: phải chăng ở thành phố lớn sẽ là thị trường của các doanh nghiệp lớn, các doanh nghiệp nhỏ không được phép tham gia, muốn gia nhập thì phải đến các địa phương khác hay đến huyện nghèo?

Quy định điều kiện dạng này sẽ chỉ khiến doanh nghiệp “lách” theo hướng đến đăng ký kinh doanh và xin giấy phép ở một địa phương và tiến hành kinh doanh ở địa phương khác. Như vậy sẽ tạo ra sự bất bình đẳng rất lớn giữa các chủ thể kinh doanh trong cùng lĩnh vực khi doanh nghiệp phải chịu điều kiện kinh doanh cao hơn doanh nghiệp khác.

## Các điều kiện có tính chất là “giấy phép con”

Các điều kiện có tính chất là “giấy phép con” được hiểu để đáp ứng được điều kiện đó doanh nghiệp sẽ phải đáp ứng các điều kiện khác để có được sự chấp thuận/cho phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

Rà soát cho thấy một số điều kiện kinh doanh có tính chất là “giấy phép con”, cụ thể:

- “Phương án kinh doanh đã được duyệt” của điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô<sup>122</sup>;
- Văn bản chấp thuận tuyến hoạt động và phương án khai thác tuyến của cơ quan có thẩm quyền nơi đơn vị kinh doanh nộp đơn đăng ký vận tải hành khách đường thủy nội địa theo tuyến cố định<sup>123</sup>;
- Phương tiện phải được cấp biển hiệu riêng cho phương tiện vận chuyển khách du lịch của điều kiện kinh doanh vận chuyển khách du lịch<sup>124</sup> trong giao thông đường thủy nội địa;

121: Khoản 3 Điều 17 Nghị định 86/2014/NĐ-CP của Chính phủ ngày 10/9/2014 về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô

122: Khoản 2 Điều 13 Nghị định 86/2014/NĐ-CP

123: Khoản 2 Điều 6 Nghị định 110/2014/NĐ-CP của Chính phủ ngày 20/11/2014 quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa

124: Khoản 2 Điều 8 Nghị định 110/2014/NĐ-CP

125: Khoản 3 Điều 5 Nghị định 110/2014/NĐ-CP

- Chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên trên phương tiện thủy nội địa<sup>125</sup>;
- Tập huấn nghiệp vụ của nhân viên phục vụ trên phương tiện thủy nội địa đối với kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng chuyến; theo tuyến cố định<sup>126</sup>;
- Tập huấn nghiệp vụ du lịch của nhân viên phục vụ trên phương tiện vận chuyển khách du lịch đường thủy nội địa<sup>127</sup>;
- Tập huấn về nghiệp vụ đối với nhân viên phục vụ trên xe ô tô<sup>128</sup>.

**Phần lớn các “giấy phép con” trên là chưa hợp lý và không cần thiết, bởi:**

- Về yêu cầu “phương án kinh doanh đã được duyệt”, như phân tích ở trên, đây là điều kiện can thiệp quá sâu vào quyền tự quyết của doanh nghiệp và trái với tinh thần của Luật doanh nghiệp;
- Về điều kiện “văn bản chấp thuận tuyến hoạt động và phương án khai thác tuyến của cơ quan nhà nước có thẩm quyền”: Đây là một trong những điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa theo tuyến cố định. Tại thời điểm doanh nghiệp xin loại giấy phép này, doanh nghiệp *chưa đáp ứng* điều kiện kinh doanh đối với vận tải đường thủy nội địa theo tuyến cố định nhưng đã xác định tuyến và phương án khai thác tuyến hoạt động, không rõ cơ quan nhà nước sẽ dựa vào căn cứ nào để xét duyệt một chủ thể chưa đáp ứng điều kiện kinh doanh được phép khai thác hoạt động kinh doanh một lĩnh vực phải đáp ứng điều kiện về kinh doanh?
- Về tập huấn nghiệp vụ của các nhân viên phục vụ trên các phương tiện: như đã phân tích ở trên, yêu cầu này không cần thiết Nhà nước phải can thiệp mà nên để thị trường điều chỉnh.

Ngoài ra, tính minh bạch của các loại giấy phép này cũng cần được nhắc đến. Đối với hai loại giấy phép: phê duyệt phương án kinh doanh và văn bản chấp thuận khai thác tuyến, không có quy định nào về tiêu chí cũng như căn cứ để cơ quan nhà nước có thẩm quyền xem xét chấp thuận/từ chối. Điều này sẽ tạo ra dư địa cho tình trạng nhũng nhiễu từ các cán bộ thực thi và gây khó khăn cho các doanh nghiệp khi thực hiện thủ tục hành chính.

126: Khoản 3 Điều 6, khoản 3 Điều 7 Nghị định 110/2014/NĐ-CP

127: Khoản 3 Điều 8 Nghị định 110/2014/NĐ-CP

128: Điểm c khoản 3 Điều 13 Nghị định 86/2014/NĐ-CP

# Rà soát chi tiết

## I. VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ

### ĐÁP ỨNG VỚI CÁC MỤC TIÊU QUY ĐỊNH TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

“Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là việc sử dụng xe ô tô vận tải hàng hóa, hành khách trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi”<sup>129</sup>.

Đây là hoạt động có thể tác động/ảnh hưởng đến sức khỏe, tính mạng con người và an toàn, trật tự xã hội ở góc độ: gây tai nạn chết người/gây thương tích cho người đi đường, nếu sử dụng xe ô tô không đảm bảo an toàn kỹ thuật, người lái xe không có giấy phép lái xe phù hợp. Các yếu tố này cần phải kiểm soát từ ban đầu trước khi doanh nghiệp thực hiện hoạt động kinh doanh, để đảm bảo an toàn và hạn chế các rủi ro xuất phát từ hoạt động kinh doanh này.

Do vậy, xác định kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện là phù hợp với các yêu cầu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

### CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật giao thông đường bộ năm 2008;
- Nghị định số 86/2014/NĐ-CP của Chính phủ ngày 10/9/2014 về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô;
- Thông tư 63/2014/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải 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 60/2015/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải ngày 02/11/2015 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 63/2014/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải 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.

Một số điều kiện kinh doanh vẫn được quy định tại cấp Thông tư, ví dụ như điều kiện cấp phù hiệu, biển hiệu - đây được xem như là một loại giấy phép (phân tích chi tiết ở phần sau), vì vậy quy định ở cấp Thông tư là chưa phù hợp về mặt thẩm quyền theo quy định của Điều 7 Luật đầu tư 2014.

## 1. KINH DOANH VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ (ĐIỀU KIỆN CHUNG)

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>130</sup>:

- **Chủ thể pháp lý:** đăng ký kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo quy định của pháp luật
- **Phương tiện:**
  - Đủ số lượng theo phương án kinh doanh đã được duyệt;
  - Thuộc quyền sở hữu của đơn vị kinh doanh vận tải hoặc quyền sử dụng hợp pháp theo hợp đồng của đơn vị kinh doanh vận tải với tổ chức cho thuê tài chính hoặc tổ chức, cá nhân có chức năng cho thuê tài chính;
  - Bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;
  - Gắn thiết bị giám sát hành trình.

129: Khoản 1 Điều 3 Nghị định 86/2014/NĐ-CP

130: Điều 13 Nghị định số 86/2014/NĐ-CP

### ● Nhân sự:

- Lái xe: không là người trong thời gian bị cấm hành nghề theo quy định của pháp luật;
- Lái xe, nhân viên phục vụ trên xe phải có hợp đồng lao động bằng văn bản với đơn vị vận tải theo mẫu của Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội;
- Nhân viên phục vụ trên xe phải được tập huấn về nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải theo quy định của Bộ Giao thông vận tải. Nhân viên phục vụ trên xe vận tải khách du lịch còn phải được tập huấn về nghiệp vụ du lịch;
- Người điều hành vận tải: trình độ trung cấp/cao đẳng trở lên với các chuyên ngành kinh tế, kỹ thuật khác và có thời gian công tác liên tục tại đơn vị vận tải từ 03 năm trở lên.

### ● Nơi đỗ xe: Phải có nơi đỗ xe phù hợp với phương án kinh doanh và đảm bảo các yêu cầu về an toàn giao thông, phòng chống cháy, nổ và vệ sinh môi trường

### ● Tổ chức, quản lý:

- Trang bị máy tính, đường truyền kết nối mạng và phải theo dõi, xử lý thông tin tiếp nhận từ thiết bị giám sát hành trình của xe;
- Tổ chức khám sức khỏe cho lái xe, sử dụng lái xe đủ sức khỏe theo quy định;
- Đối với xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách có trọng tải thiết kế từ 30 chỗ ngồi trở lên phải có nhân viên phục vụ trên xe (trừ xe hợp đồng đưa đón cán bộ, công nhân viên, học sinh, sinh viên đi làm, đi học và xe buýt có thiết bị thay thế nhân viên phục vụ);
- Phải có bộ phận quản lý, theo dõi các điều kiện về an toàn giao thông (đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, xe buýt, xe taxi, xe container);
- Đăng ký và thực hiện tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải hành khách (đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô theo tuyến cố định, xe buýt, xe taxi).

## b. Phân tích:

### ● Về điều kiện “phương án kinh doanh đã được duyệt”:

- Đây tương tự như một dạng “giấy phép con” và là sự can thiệp sâu vào quyền tự quyết của doanh nghiệp. Phương án kinh doanh do doanh nghiệp tự quyết định dựa trên các chiến lược, mục tiêu kinh doanh của mình tùy thuộc vào từng thời kỳ hay biến động của thị trường. Luật doanh nghiệp có các quy định để bảo đảm doanh nghiệp được thực hiện quyền này. Việc yêu cầu trước khi kinh doanh, doanh nghiệp phải trình phương án kinh doanh để cơ quan nhà nước phê duyệt là chưa hợp lý và trái với tinh thần của Luật doanh nghiệp;
- Về tính minh bạch: Không rõ cơ quan nhà nước có thẩm quyền sẽ dựa vào tiêu chí nào để duyệt/không duyệt các phương án kinh doanh của doanh nghiệp?
- Gia tăng rất lớn về thủ tục hành chính: mỗi khi doanh nghiệp thay đổi phương án kinh doanh, phải thực hiện thủ tục phê duyệt lại, trong khi phương án kinh doanh là điều rất dễ thay đổi, tùy thuộc vào tình hình kinh doanh và chiến lược của mỗi doanh nghiệp hay các biến động của thị trường.

### ● Về điều kiện “phương tiện phải thuộc quyền sở hữu của đơn vị kinh doanh vận tải hoặc quyền sử dụng hợp pháp theo hợp đồng của đơn vị kinh doanh vận tải với tổ chức cho thuê tài chính hoặc tổ chức, cá nhân có chức năng cho thuê tài sản theo quy định của pháp luật”:

- Quy định này đã giới hạn các phương thức để đơn vị kinh doanh vận tải có được quyền sử dụng hợp pháp phương tiện vận tải, đó là chỉ được ký hợp đồng với “tổ chức cho thuê tài chính” hoặc “tổ chức, cá nhân có chức năng cho thuê tài sản theo quy định của pháp luật”, đồng nghĩa với việc đơn vị kinh doanh vận tải không thể ký hợp đồng thuê phương tiện đối với các cá nhân, tổ chức không có chức năng cho thuê tài sản theo quy định của pháp luật;

- Không có lý do rõ ràng cho việc hạn chế đơn vị kinh doanh vận tải ô tô có được quyền sử dụng phương tiện từ các tổ chức, cá nhân không có chức năng thuê tài sản, bởi vì đối tượng thuê ở đây là “phương tiện vận tải” và đều phải đáp ứng các tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;
- Quy định này gây bất lợi đối với các chủ thể có phương tiện vận tải nhưng lại không có chức năng cho thuê tài sản khi bị hạn chế đối tượng khách hàng.
- **Về điều kiện của người điều hành vận tải:** Yêu cầu về số năm kinh nghiệm làm việc tại đơn vị vận tải từ 03 năm trở lên là trở ngại đáng kể cho những người có năng lực nhưng thiếu kinh nghiệm tham gia vào hoạt động này. Hơn nữa, trong nhiều trường hợp, kinh nghiệm không đồng nghĩa với năng lực;
- **Về điều kiện “nhân viên phục vụ trên xe phải được tập huấn về nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải theo quy định của Bộ Giao thông vận tải”:**
  - Quy định này, suy đoán nhằm mục đích đảm bảo nhân viên phục vụ trên xe có thể phục vụ tốt các hành khách. Đây là yếu tố có tính chất về chất lượng dịch vụ của đơn vị vận tải ô tô và tự thân các doanh nghiệp sẽ phải nâng cao chất lượng dịch vụ, thông qua nâng cao nghiệp vụ của các nhân viên phục vụ, để có thể thu hút được hành khách. Do đó, Nhà nước không nên can thiệp vào vấn đề này;
  - Quy định này có tính chất là “giấy phép con” và các điều kiện để có được loại giấy phép này lại được quy định ở văn bản cấp Bộ. Điều này là chưa phù hợp với quy định tại Luật đầu tư về thẩm quyền quy định về điều kiện kinh doanh chỉ được quy định từ cấp nghị định trở lên.
- **Về điều kiện nơi đỗ xe:**
  - Không rõ mục tiêu quản lý của Nhà nước trong quy định này là gì?
  - Doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng ô tô, có phương tiện vận tải đương nhiên sẽ phải có/tìm chỗ đỗ xe để bảo đảm về tài sản của doanh nghiệp. Đây được xem là nhu cầu tự thân, buộc doanh nghiệp phải có. Do đó, quy định yêu cầu có chỗ đỗ xe là không cần thiết.
- **Về điều kiện phải có nhân viên phục vụ trên xe đối với xe có trọng tải thiết kế từ 30 chỗ ngồi trở lên và điều kiện “Đăng ký và thực hiện tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải hành khách”:**

Quy định này, suy đoán, là nhằm đảm bảo quyền lợi cho hành khách trên xe. Tuy nhiên, việc đặt ra yêu cầu này dường như là không cần thiết, bởi vận tải hành khách bằng xe ô tô đang có thị trường cạnh tranh khá sôi động, chất lượng dịch vụ vận tải sẽ là yếu tố giúp các doanh nghiệp thu hút khách hàng. Do đó, các doanh nghiệp sẽ tự phải nâng cao chất lượng nếu muốn kinh doanh thuận lợi.

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện “phương tiện phải bảo đảm số lượng, chất lượng phù hợp với hình thức kinh doanh”;
- Bỏ điều kiện “Nhân viên phục vụ trên xe phải được tập huấn về nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải theo quy định của Bộ Giao thông vận tải. Nhân viên phục vụ trên xe vận tải khách du lịch còn phải được tập huấn về nghiệp vụ du lịch theo quy định của pháp luật liên quan về du lịch”;
- Bỏ điều kiện đối với người điều hành vận tải “có thời gian công tác liên tục tại đơn vị vận tải từ 03 năm trở lên”;
- Bỏ điều kiện “Nơi đỗ xe: Đơn vị kinh doanh vận tải phải có nơi đỗ xe phù hợp với phương án kinh doanh và đảm bảo các yêu cầu về an toàn giao thông, phòng chống cháy, nổ và vệ sinh môi trường theo quy định của pháp luật”;
- Bỏ điều kiện “đối với xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách có trọng tải thiết kế từ 30 chỗ ngồi trở lên (bao gồm cả chỗ ngồi, chỗ đứng và giường nằm) phải có nhân viên phục vụ trên xe (trừ xe hợp đồng đưa đón cán bộ, công nhân viên, học sinh, sinh viên đi làm, đi học và xe buýt có thiết bị thay thế nhân viên phục vụ)”;
- Bỏ điều kiện “Đăng ký và thực hiện tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải hành khách”.



## 2. ĐIỀU KIỆN KINH DOANH VẬN TẢI HÀNH KHÁCH THEO TUYẾN CỐ ĐỊNH

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>131</sup>:

- Đáp ứng đủ điều kiện chung về kinh doanh vận tải ô tô
- Phương tiện:
  - Có chỗ ngồi ưu tiên cho người khuyết tật, người cao tuổi và phụ nữ đang mang thai theo lộ trình;
  - Niên hạn sử dụng cho xe ô tô có trọng tải được phép chở từ 10 hành khách trở lên (cụ ly trên 300 km: không quá 15 năm đối với ô tô sản xuất chở người; không được sử dụng xe ô tô chuyển đổi công năng; cụ ly từ 300 km trở xuống: không quá 20 năm đối với xe ô tô sản xuất để chở người, không quá 17 năm đối với ô tô chuyển đổi công năng trước ngày 01 tháng 01 năm 2002 từ các loại xe khác thành xe ô tô chở khách).
- Quy mô:
  - Đối với đơn vị có trụ sở đặt tại các thành phố trực thuộc Trung ương: từ 20 xe trở lên;
  - Đối với đơn vị có trụ sở đặt tại các địa phương còn lại: từ 10 xe trở lên; riêng đơn vị có trụ sở đặt tại huyện nghèo theo quy định của Chính phủ: từ 05 xe trở lên.

### b. Phân tích:

- **Về niên hạn sử dụng của xe ô tô:** Giới hạn về niên hạn sử dụng của xe ô tô được hiểu nhằm đảm bảo an toàn kỹ thuật của xe ô tô khi lưu thông trên đường bộ. Quy định này là hợp lý. Tuy nhiên, việc xác định niên hạn cho xe ô tô chở khách có cụ ly từ 300 km trở xuống lại chưa rõ ràng về việc, liệu xe ô tô được chuyển đổi công năng từ các loại xe khác thành xe ô tô chở khách sau ngày 01/01/2002 có áp dụng niên hạn sử dụng không? Quy định hiện tại đang áp dụng niên hạn cho *xe ô tô sản xuất để chở người* và xe ô tô chuyển đổi công năng thành xe ô tô chở khách trước ngày 01/01/2002;

- **Về quy mô:**

- Về mục tiêu chính sách: Theo giải trình của cơ quan chủ trì soạn thảo tại thời điểm soạn thảo Nghị định 86 thì mục tiêu quy định về quy mô của doanh nghiệp kinh doanh vận tải nhằm hạn chế tình trạng kinh doanh manh mún hiện tại, thúc đẩy các doanh nghiệp kinh doanh vận tải theo quy mô lớn và đảm bảo thị trường đi vào trật tự, đảm bảo an toàn giao thông.

Đây là mục tiêu rất tốt đẹp tuy nhiên biện pháp áp dụng lại khiến cưỡng và chưa phù hợp. Quy mô của doanh nghiệp được quyết định dựa vào tiềm lực tài chính và chiến lược kinh doanh của mỗi chủ thể kinh doanh. Việc Nhà nước yêu cầu chỉ có các doanh nghiệp đáp ứng đủ số lượng xe tối thiểu mới được phép kinh doanh vô hình trung sẽ loại bỏ các chủ thể không có tiềm lực tài chính gia nhập thị trường và biến thị trường vận tải thành “sân chơi” của những ông lớn, ảnh hưởng nghiêm trọng tới thị trường cạnh tranh và quyền lợi của người tiêu dùng.

- Về tính khả thi: Nghị định 86/2014/NĐ-CP cho thời hạn chuyển tiếp để đáp ứng điều kiện về quy mô là 02 năm. Nhưng, theo số liệu thống kê của Bộ Giao thông vận tải<sup>132</sup>, tính đến hết 31/12/2014, số lượng các đơn vị kinh doanh vận tải trên địa bàn cả nước có quy mô nhỏ vẫn chiếm tỷ trọng lớn. Số lượng đơn vị kinh doanh vận tải có quy mô nhỏ hơn 05 xe trên cả nước chiếm 72,4% tổng số đơn vị vận tải, trong đó tuyến cố định chỉ chiếm 34,6%. Như vậy, theo lộ trình quy định tại Nghị định 86 thì hầu hết các đơn vị kinh doanh vận tải sẽ không thực hiện được quy định về quy mô.

Các con số thống kê trên cho thấy, Nhà nước không thể “ép” doanh nghiệp lớn lên bằng mệnh lệnh hành chính.

131: Điều 15 Nghị định số 86/2014/NĐ-CP

132: Trong Dự thảo Tờ trình Chính phủ Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô (ngày 05/8/2016)

### c. Đề xuất:

- Quy định rõ về niên hạn sử dụng đối với xe ô tô chuyển đổi công năng từ các loại xe khác thành xe ô tô chở khách sau ngày 01/01/2002;
- Bỏ quy định về yêu cầu số lượng phương tiện tối thiểu.

## 3. ĐIỀU KIỆN KINH DOANH VẬN TẢI HÀNH KHÁCH BẰNG XE TAXI

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>133</sup>:

- Đáp ứng các điều kiện chung kinh doanh vận tải hành khách bằng ô tô;
- **Xe taxi:**
  - Có sức chứa từ 09 chỗ ngồi trở xuống (kể cả người lái xe);
  - Niên hạn sử dụng không quá 08 năm tại đô thị loại đặc biệt; không quá 12 năm tại các địa phương khác;
  - Trên xe phải gắn đồng hồ tính tiền được cơ quan có thẩm quyền về đo lường kiểm định và kẹp chì.
- Đăng ký và thực hiện sơn biểu trưng (logo) không trùng với biểu trưng đã đăng ký của đơn vị kinh doanh vận tải taxi trước đó và số điện thoại giao dịch của các xe thuộc đơn vị. Mỗi địa phương có màu sơn taxi đặc trưng do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định;
- Có trung tâm điều hành, duy trì hoạt động của trung tâm điều hành với lái xe, đăng ký tần số liên lạc và có thiết bị liên lạc giữa trung tâm với các xe thuộc đơn vị;
- **Quy mô:** Có tối thiểu 10 xe; riêng đối với đô thị đặc biệt phải có số xe tối thiểu là 50 xe;
- Phù hợp với quy hoạch phát triển vận tải hành khách bằng xe taxi của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.

### b. Phân tích:

- **Về điều kiện niên hạn:**
  - Không rõ mục tiêu quản lý của Nhà nước khi phân biệt niên hạn của xe taxi tại đô thị và tại địa phương khác là gì?
  - Tính hợp lý: xét về bản chất, xe taxi sử dụng ở bất kỳ đâu đều phải đảm bảo yếu tố về an toàn kỹ thuật như nhau, việc phân biệt niên hạn xe taxi dựa vào địa lý là chưa hợp lý;
  - Việc đặt ra niên hạn xe taxi khác nhau giữa các địa phương sẽ tạo ra sự phân biệt đối xử giữa các chủ thể kinh doanh trong cùng điều kiện, bởi các doanh nghiệp có thể đăng ký kinh doanh ở địa phương khác, nhưng hoạt động kinh doanh tại các đô thị, như vậy thay vì phải đáp ứng điều kiện niên hạn của xe taxi ở đô thị, thì các chủ thể này chỉ phải đáp ứng niên hạn của xe taxi ở địa phương khác.
- **Về điều kiện kiểm định và kẹp chì đồng hồ tính tiền:**
  - Đây được xem là một dạng “giấy phép con”;
  - Hoạt động kiểm định đồng hồ tính tiền thực chất là hoạt động chứng nhận sự phù hợp theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, kỹ thuật. Hiện nay, hoạt động kiểm định đã được thị trường hóa, các tổ chức chứng nhận sự phù hợp được cấp phép hoạt động, đủ năng lực để thực hiện kiểm định và xác nhận. Vì vậy, hoạt động này nên chuyển giao cho tư nhân thay vì Nhà nước thực hiện;

133: Điều 17 Nghị định 86/2014/NĐ-CP

Khoản 1 Điều 6 Luật giao thông đường bộ 2008

Khoản 4 Điều 6 Nghị định số 86/2014/NĐ-CP

- **Về điều kiện màu sơn:** Yêu cầu doanh nghiệp đăng ký màu sơn và theo quy định về màu sơn của mỗi địa phương là chưa hợp lý, gây bất lợi cho hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Màu sơn được xem như hình thức để nhận diện thương hiệu của các hãng taxi, nếu ở mỗi địa phương các hãng taxi lại phải có một màu sơn khác nhau thì ý nghĩa của việc quảng bá thương hiệu sẽ không còn. Mặt khác, taxi không chỉ lưu thông trong mỗi địa phương mà có thể lưu thông trong cả nước, do đó cho phép mỗi địa phương quy định về màu sơn riêng vừa không có ý nghĩa về mặt quản lý vừa gây khó khăn cho doanh nghiệp.

- **Về điều kiện quy mô:**

- Như phân tích về điều kiện quy mô đối với điều kiện kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định;
- Mâu thuẫn về mục tiêu chính sách: một trong những mục tiêu quan trọng của quy định về quy mô là xây dựng cho thị trường những doanh nghiệp lớn. Như vậy, mục tiêu và mong muốn của nhà làm chính sách là các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi sẽ phát triển quy mô, trở thành các doanh nghiệp lớn;

Tuy nhiên, vận tải hành khách bằng xe taxi lại phải phát triển theo quy hoạch của mỗi địa phương<sup>134</sup>, có nghĩa là tổng số lượng xe taxi trong mỗi tỉnh sẽ bị khống chế bởi quy hoạch do Ủy ban nhân dân tỉnh xây dựng và ban hành. Điều này đồng nghĩa với việc: các chủ thể kinh doanh mặc dù đáp ứng đủ các điều kiện kinh doanh theo quy định cũng không thể gia nhập thị trường vì đã đủ số lượng xe taxi theo quy hoạch, và các doanh nghiệp kinh doanh xe taxi đã được cấp phép muốn tăng số lượng xe taxi cũng không thể vì bị khống chế bởi quy hoạch.

Phân tích trên cho thấy, bản thân các quy định đã có những mâu thuẫn về mục tiêu chính sách.

- **Về quy hoạch:** Hiện nay, các địa phương đều xây dựng về quy hoạch số lượng xe taxi của các doanh nghiệp có trụ sở trên địa bàn. Điều này đồng nghĩa với việc, nếu các doanh nghiệp taxi đáp ứng tất cả các điều kiện kinh doanh ở trên sẽ không được cấp giấy phép vận tải hành khách vì số lượng xe taxi đã vượt quá tổng số lượng theo quy hoạch.

Mục tiêu của việc quy hoạch số lượng xe taxi có thể là nhằm mục đích hạn chế sự quá tải của cơ sở hạ tầng giao thông với số lượng phương tiện lưu thông, đồng thời giải quyết tình trạng ách tắc giao thông, đặc biệt ở các thành phố lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh. Đây là mục tiêu phù hợp, hướng tới đảm bảo các lợi ích công cộng, tuy nhiên điều kiện này lại không khả thi và khiến cho mục tiêu quản lý nhà nước sẽ không đạt được, bởi ít nhất các lý do sau:

- Về giảm ách tắc giao thông: Lưu thông trên đường không chỉ có mỗi xe taxi mà còn các loại phương tiện khác. Đặc biệt, thời gian gần đây, phương tiện cá nhân đang ngày một tăng mạnh (theo Phòng cảnh sát giao thông Công an Hà Nội, số lượng phương tiện cá nhân đang tăng rất mạnh, 8 tháng đầu năm 2015, Hà Nội có 183.000 phương tiện đăng ký mới, nâng tổng số xe tại Hà Nội lên 5,5 triệu<sup>135</sup>, theo dự báo thì ô tô cá nhân tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh tăng gấp 03 lần vào năm 2025<sup>136</sup>) và đây được xem là nguyên nhân chính gây ra tình trạng ách tắc giao thông. Do đó, việc hạn chế số lượng xe taxi dường như không hẳn là giải pháp hiệu quả cho việc giảm ùn tắc giao thông;
- Tính khả thi: Mục tiêu của chính sách này là kiểm soát được số lượng xe taxi lưu thông trên địa bàn. Thực tế, mục tiêu này hoàn toàn không đạt được vì các xe taxi có thể di chuyển giữa các địa phương. Doanh nghiệp đăng ký và xin cấp phép ở địa phương này nhưng có thể chủ yếu hoạt động ở địa phương khác.

134: Khoản 4 Điều 6 Nghị định 86/2014/NĐ-CP

135: <http://vnexpress.net/tin-tuc/thoi-su/giao-thong/ha-noi-un-tac-do-xe-ca-nhan-tang-manh-3275845.html>

136: <http://cand.com.vn/Giao-thong/Oto-ca-nhan-tai-Ha-Noi-va-TP-Ho-Chi-Minh-tang-gap-3-lan-vao-nam-2025-427429/>

### c. Đề xuất:

- Sửa đổi quy định về niên hạn sử dụng xe taxi theo hướng đồng nhất giữa các địa phương trong cả nước;
- Bỏ quy định Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về màu sơn của mỗi địa phương;
- Bỏ quy định về số lượng xe tối thiểu của doanh nghiệp kinh doanh hành khách bằng xe taxi;
- Bỏ quy định về quy hoạch số lượng xe taxi.

## 4. ĐIỀU KIỆN KINH DOANH VẬN TẢI HÀNH KHÁCH BẰNG XE BUÝT<sup>137</sup>; THEO HỢP ĐỒNG<sup>138</sup>, KINH DOANH VẬN TẢI HÀNG HÓA<sup>139</sup>

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể:

Các loại hình kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt, theo hợp đồng đều có quy định về điều kiện số lượng xe tối thiểu, theo đó:

- **Đối với xe buýt:** các đơn vị có trụ sở đặt tại các thành phố trực thuộc Trung ương phải có từ 20 xe trở lên, các địa phương khác phải có từ 10 xe trở lên; riêng đơn vị có trụ sở đặt tại huyện nghèo thì có từ 05 xe trở lên;
- **Đối với xe theo hợp đồng:** các đơn vị có trụ sở đặt tại các thành phố trực thuộc Trung ương phải có từ 10 xe trở lên; các địa phương khác phải có từ 05 xe trở lên, riêng đơn vị có trụ sở đặt tại huyện nghèo có từ 03 xe trở lên;
- **Đối với kinh doanh vận tải hàng hóa** (áp dụng cho đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa bằng container, sử dụng đầu kéo kéo rơ moóc, sơ mi rơ moóc, xe ô tô vận tải hàng hóa trên hành trình có cự ly từ 300 km trở lên): đơn vị có trụ sở đặt tại thành phố trực thuộc Trung ương, có từ 10 xe trở lên; đối với đơn vị có trụ sở đặt tại các địa phương còn lại phải có từ 05 xe trở lên; riêng đơn vị có trụ sở đặt tại huyện nghèo phải có từ 03 xe trở lên.

### b. Phân tích:

Phân tích tương tự như phân tích về điều kiện quy mô ở trên.

### c. Đề xuất:

Bỏ các quy định về quy mô tối thiểu đối với đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt, kinh doanh vận tải ô tô theo hợp đồng, kinh doanh vận tải hàng hóa.

## 5. PHÙ HIỆU, BIỂN HIỆU XE Ô TÔ CỦA CÁC DOANH NGHIỆP KINH DOANH VẬN TẢI

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể:<sup>140</sup>

- Đơn vị kinh doanh có Giấy phép kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô và có văn bản chứng nhận đủ điều kiện vận tải khách du lịch của Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch được Sở Giao thông vận tải cấp biển hiệu cho xe ô tô tham gia hoạt động vận tải khách du lịch theo quy định;
- Đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi, theo hợp đồng, kinh doanh vận tải hàng hóa bằng công-ten-nơ, xe đầu kéo kéo rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc và xe ô tô kinh doanh vận tải hàng hóa có Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được Sở Giao thông vận tải cấp phù hiệu cho xe ô tô tham gia kinh doanh trong danh sách xe do đơn vị đề nghị;

137: Điều 16 Nghị định 86/2014/NĐ-CP

138: Điều 18 Nghị định 86/2014/NĐ-CP

139: Điều 19 Nghị định 86/2014/NĐ-CP

140: Điều 55 Thông tư 63/2014/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải 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

- Doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định được Sở Giao thông vận tải cấp phù hiệu cho xe ô tô tham gia khai thác trên tuyến khi có văn bản chấp thuận khai thác tuyến; chấp thuận điều chỉnh tần suất chạy xe; thông báo thay xe, bổ sung xe nhưng không làm tăng tần suất chạy xe của doanh nghiệp, hợp tác xã và khi phù hiệu bị hết hiệu lực, bị mất, bị hư hỏng;
- Xe đang tham gia khai thác vận tải hành khách tuyến cố định, nếu có nhu cầu vận chuyển hành khách theo hợp đồng thì doanh nghiệp, hợp tác xã có văn bản gửi Sở Giao thông vận tải đề nghị cấp phù hiệu xe hợp đồng;
- Doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt được Sở Giao thông vận tải cấp phù hiệu cho xe ô tô tham gia khai thác trên tuyến khi có văn bản công bố tuyến, chấp thuận bổ sung, thay thế xe và khi phù hiệu hết hiệu lực, bị mất, bị hư hỏng.

## b. Phân tích:

Theo quy định thì mỗi xe ô tô của doanh nghiệp kinh doanh vận tải phải gắn phù hiệu và biển hiệu tương ứng với hình thức kinh doanh vận tải của doanh nghiệp. Phù hiệu có giá trị hiệu lực theo hiệu lực của Giấy phép kinh doanh vận tải và không quá niên hạn sử dụng của phương tiện.

Mặc dù không có quy định rõ ràng là doanh nghiệp không có phù hiệu, biển hiệu thì không được phép triển khai hoạt động kinh doanh vận tải, dù đã có giấy phép kinh doanh vận tải bằng ô tô, nhưng việc quy định các xe ô tô kinh doanh vận tải phải được gắn biển hiệu<sup>141</sup>, đồng nghĩa với cách hiểu, biển hiệu, phù hiệu là yêu cầu bắt buộc, nếu doanh nghiệp kinh doanh vận tải muốn sử dụng ô tô để kinh doanh. Như vậy, đây cũng được xem là một loại giấy phép.

Mục tiêu quy định phải có loại giấy phép này, suy đoán là nhằm nhận diện các loại xe ô tô trong mỗi hình thức kinh doanh vận tải khi lưu thông trên đường và giúp cơ quan quản lý giám sát được việc chấp hành pháp luật của doanh nghiệp kinh doanh vận tải. Tuy nhiên, việc yêu cầu phải gắn phù hiệu, biển hiệu cần phải được đánh giá lại ở các góc độ:

- Theo cơ chế quản lý hiện tại, có rất nhiều quy định giúp nhận diện và đánh giá doanh nghiệp kinh doanh vận tải có chấp hành đúng quy định pháp luật hay không. Ví dụ: xe taxi, có các yêu cầu về hình thức của xe, màu sơn - có thể nhận diện phía bên ngoài đối với loại xe này; xe hợp đồng: trước khi hoạt động phải thực hiện thủ tục thông báo tới Sở Giao thông vận tải về nội dung cơ bản của hợp đồng, các lịch trình; phải xuất trình hợp đồng khi cơ quan quản lý kiểm tra; xe du lịch có các yêu cầu về lịch trình du lịch; chương trình du lịch... Hơn hết, các xe ô tô của doanh nghiệp kinh doanh vận tải phải gắn thiết bị giám sát hành trình và đây được xem là công cụ giám sát, quản lý hiệu quả để nhận biết doanh nghiệp có chấp hành đúng quy định của pháp luật hay không;
- Như phân tích ở phần Tổng quan, việc phân định hoạt động kinh doanh vận tải thành các hình thức kinh doanh cố định/cứng nhắc là chưa hợp lý và có nhiều bất cập và cần phải được sửa đổi. Và khi cơ chế quản lý được phân định theo hình thức kinh doanh này chưa phù hợp thì việc gắn phù hiệu, biển hiệu của xe ô tô để xác định xe ô tô được sử dụng theo loại hình kinh doanh cũng sẽ là chưa hợp lý;
- Tạo gánh nặng về thủ tục hành chính: Mặc dù thủ tục để cấp phù hiệu được thiết kế đơn giản, nhưng yêu cầu doanh nghiệp phải thực hiện thêm một thủ tục cấp phép sau khi đã có giấy phép kinh doanh là tạo gánh nặng về thủ tục hành chính cho doanh nghiệp. Trong khi đó, về mặt nguyên tắc, khi doanh nghiệp được cấp giấy phép kinh doanh có nghĩa là doanh nghiệp đã đáp ứng đầy đủ các điều kiện theo quy định, Nhà nước đã kiểm soát được những rủi ro của hoạt động kinh doanh này tác động tới lợi ích công cộng, doanh nghiệp vẫn chưa được phép tiến hành kinh doanh mà phải xin thêm một loại giấy phép nữa, là chưa hợp lý, khiến cho các quy định về điều kiện kinh doanh giảm ý nghĩa.

Theo phản ánh của doanh nghiệp, mặc dù quy định thời hạn hiệu lực của phù hiệu gắn với thời hạn hiệu lực của giấy phép kinh doanh vận tải, nhưng do phù hiệu thường xuyên bị mờ, doanh nghiệp phải thực hiện thủ tục hành chính nhiều lần để đổi, cấp lại phù hiệu, tạo ra gánh nặng về thủ tục hành chính cho doanh nghiệp.

## c. Đề xuất:

- Bỏ quy định về cấp phù hiệu, biển hiệu.

141: Điểm a khoản 3 Điều 11 Nghị định 86/2014/NĐ-CP

## II. VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN

### 1. KINH DOANH VẬN TẢI BIỂN QUỐC TẾ/NỘI ĐỊA

#### a. Đáp ứng các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014:

Hoạt động vận tải biển có tác động đến an toàn hàng hải; sức khỏe, tính mạng của các thuyền viên, những người trên tàu, ở một góc độ nào đó, tác động đến lợi ích công cộng. Việc Nhà nước can thiệp bằng điều kiện kinh doanh có thể hạn chế những hệ quả nhất định từ hoạt động kinh doanh này tới các trật tự công.

#### b. Căn cứ pháp lý:

- Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015;
- Nghị định 160/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 29/11/2016 quy định về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển.

#### c. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>142</sup>:

##### ● Điều kiện về tổ chức bộ máy:

- Có bộ phận quản lý an toàn theo quy định của Bộ luật quốc tế về quản lý an toàn (ISM Code) (áp dụng cho kinh doanh vận tải biển quốc tế);
- Có bộ phận quản lý an ninh hàng hải theo quy định của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu biển và bến cảng (ISPS Code) (áp dụng cho kinh doanh vận tải biển quốc tế);
- Có bộ phận quản lý hoạt động kinh doanh, khai thác vận tải biển;
- Có bộ phận thực hiện công tác pháp chế.

● **Điều kiện về tài chính:** Phải có bảo lãnh của tổ chức tín dụng hoặc chi nhánh ngân hàng nhà nước để bảo đảm nghĩa vụ của chủ tàu đối với thuyền viên; mức bảo lãnh tối thiểu là 05 tỷ đồng Việt Nam (đối với kinh doanh vận tải biển quốc tế); 500 triệu đồng (đối với kinh doanh vận tải biển nội địa);

● **Điều kiện về tàu thuyền:** Phải có tối thiểu 01 tàu biển, nếu tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam phải phù hợp với Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành;

##### ● Điều kiện về nhân lực:

- Người phụ trách hệ thống quản lý an toàn, an ninh hàng hải phải được đào tạo, huấn luyện và được cấp chứng chỉ theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (áp dụng đối với kinh doanh vận tải biển quốc tế);
- Người phụ trách bộ phận quản lý hoạt động kinh doanh, khai thác vận tải biển phải tốt nghiệp cao đẳng trở lên thuộc một trong những chuyên ngành hàng hải, ngoại thương, thương mại hoặc kinh tế;
- Người phụ trách bộ phận thực hiện công tác pháp chế phải tốt nghiệp cao đẳng trở lên thuộc chuyên ngành luật;
- Thuyền viên làm việc trên tàu biển phải đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn về chuyên môn, tiêu chuẩn về sức khỏe và được cấp chứng chỉ chuyên môn theo quy định. Thuyền viên Việt Nam phải đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn về chuyên môn, được cấp chứng chỉ chuyên môn do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định; đáp ứng các tiêu chuẩn về sức khỏe do Bộ trưởng Bộ Y tế quy định.

142: Điều 5, 6 Nghị định 160/2014/NĐ-CP

#### d. Phân tích:

##### ● Về điều kiện tổ chức bộ máy:

- Không rõ mục tiêu quản lý của Nhà nước đối với yêu cầu tổ chức bộ máy của doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển phải có bộ phận khai thác kinh doanh và bộ phận pháp chế:
  - Nếu nhằm mục tiêu đảm bảo cho các doanh nghiệp đại lý tàu biển có đủ năng lực để thực hiện các hoạt động kinh doanh có hiệu quả thì đây là vấn đề của thị trường và nhu cầu tự thân của doanh nghiệp. Nếu doanh nghiệp làm ăn không hiệu quả thì sẽ bị triệt tiêu khỏi thị trường, chủ thể bị tác động sẽ là chính doanh nghiệp, trường hợp này lợi ích công cộng hay các trật tự công gần như ít chịu tác động. Vì vậy, Nhà nước không cần/không nên can thiệp vào vấn đề này;
  - Có một số ý kiến cho rằng, doanh nghiệp vận tải tàu biển cần phải có cán bộ chuyên trách pháp chế để đảm bảo doanh nghiệp chấp hành đúng pháp luật, có thể đảm bảo quyền lợi của mình khi xảy ra tranh chấp với doanh nghiệp khác, đặc biệt là các doanh nghiệp nước ngoài. Đây không phải là lý do hợp lý để yêu cầu các doanh nghiệp đại lý tàu biển phải có nhân viên pháp chế. Bởi, việc chấp hành pháp luật là nghĩa vụ đương nhiên của tất cả các chủ thể kinh doanh trên thị trường chứ không riêng gì doanh nghiệp vận tải tàu biển, trong khi nhiều doanh nghiệp trong các ngành, nghề khác không hề có yêu cầu về nhân sự pháp chế.

Hơn nữa, thị trường cung cấp dịch vụ pháp lý ở nước ta đang rất phát triển, với hàng trăm công ty luật và hàng nghìn luật sư. Trong trường hợp có tranh chấp, các doanh nghiệp vận tải tàu biển sẽ có rất nhiều sự lựa chọn từ thị trường cung cấp dịch vụ pháp lý để đảm bảo quyền lợi cho mình. Mặt khác, cán bộ phụ trách pháp chế chưa chắc đã có đủ trình độ chuyên môn bằng các luật sư chuyên nghiệp trong các hãng luật.

- Can thiệp vào quyền tự quyết của doanh nghiệp: Việc tổ chức bộ máy và quản trị nội bộ như thế nào là quyền tự chủ của doanh nghiệp và được pháp luật về doanh nghiệp bảo vệ<sup>143</sup>. Quy định về nhân lực trên là sự can thiệp bất hợp lý vào việc tổ chức bộ máy của doanh nghiệp, trong khi mục tiêu quản lý chưa rõ ràng và chưa hợp lý;
- Tác động đến doanh nghiệp nhỏ và vừa: Yêu cầu doanh nghiệp phải có cán bộ chuyên trách về pháp chế, kinh doanh, khai thác dịch vụ đại lý tàu biển sẽ khiến cho doanh nghiệp phải gia tăng về chi phí kinh doanh khi phải trả tiền cho các nhân sự này. Điều này là trở ngại đáng kể đối với các doanh nghiệp không có tiềm lực tài chính, nhất là các doanh nghiệp nhỏ, siêu nhỏ;
- Không có tính đặc thù: bộ phận chuyên trách thực hiện kinh doanh, khai thác dịch vụ đại lý tàu biển (có thể gọi là bộ phận kinh doanh); bộ phận chuyên trách công tác pháp chế không phản ánh được tính đặc thù của hoạt động doanh nghiệp vận tải tàu biển quốc tế, bởi các bộ phận này có thể có ở bất kỳ ngành, nghề nào và ngành vận tải biển quốc tế không có tính đặc thù hơn để có quy định riêng về các bộ phận này.
- **Về điều kiện tài chính:** Yêu cầu chủ tàu có trách nhiệm đối với thuyền viên là hợp lý, nhưng có nhiều phương thức để đảm bảo buộc chủ tàu phải thực hiện nghĩa vụ đối với thuyền viên. Biện pháp phải có bảo lãnh tối thiểu 05 tỷ/500 triệu đồng của các tổ chức tín dụng tại thời điểm cấp phép dường như chưa thực sự hợp lý, là cản trở đáng kể cho các doanh nghiệp, bởi: phải đóng bằng một khoản tiền rất lớn trong ngân hàng không được sử dụng, trong khi tài chính là nguồn lực quan trọng trong hoạt động của doanh nghiệp.

Về bảo vệ quyền lợi cho thuyền viên, khoản 4 Điều 51 Bộ luật hàng hải 2015 đã quy định chủ tàu phải có trách nhiệm “mua bảo hiểm tai nạn và bảo hiểm bắt buộc khác cho thuyền viên làm việc trên tàu biển”. Đây được xem là cách thích hợp vừa đảm bảo được quyền lợi của thuyền viên vừa không gây khó khăn về mặt vốn cho doanh nghiệp, đồng thời tăng cường được trách nhiệm của các chủ tàu đối với thuyền viên.

- **Về điều kiện tàu thuyền:** yêu cầu doanh nghiệp vận tải biển phải sở hữu tàu biển là chưa phù hợp, bởi doanh nghiệp có thể thuê tàu để thực hiện hoạt động vận chuyển. Dưới góc độ quản lý nhà nước thì chỉ cần yêu cầu tàu đưa vào sử dụng đảm bảo các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia hiện hành là đủ.

143: Khoản 2 Điều 7 Luật doanh nghiệp 2014 quy định doanh nghiệp có quyền tự chủ kinh doanh và lựa chọn hình thức tổ chức kinh doanh

### e. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện về tổ chức bộ máy:
  - Có bộ phận quản lý hoạt động kinh doanh, khai thác vận tải biển;
  - Có bộ phận thực hiện công tác pháp chế.
- Bỏ điều kiện về tài chính: Phải có bảo lãnh của tổ chức tín dụng hoặc chi nhánh ngân hàng nước ngoài để bảo đảm nghĩa vụ của chủ tàu đối với thuyền viên; mức bảo lãnh tối thiểu là 05 tỷ đồng Việt Nam/500 triệu đồng Việt Nam;
- Bỏ điều kiện về nhân lực:
  - Người phụ trách bộ phận quản lý hoạt động kinh doanh, khai thác vận tải biển phải tốt nghiệp cao đẳng trở lên thuộc một trong các chuyên ngành hàng hải, ngoại thương, thương mại hoặc kinh tế;
  - Người phụ trách bộ phận thực hiện công tác pháp chế phải tốt nghiệp cao đẳng trở lên thuộc chuyên ngành luật.
- Sửa đổi điều kiện về tàu thuyền theo hướng: doanh nghiệp sở hữu hoặc thuê tàu biển.

## 2. KINH DOANH DỊCH VỤ ĐẠI LÝ TÀU BIỂN

### a. Đáp ứng các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014:

Đại lý tàu biển là dịch vụ mà người đại lý tàu biển nhân danh chủ tàu hoặc người khai thác tàu tiến hành các dịch vụ liên quan đến tàu biển hoạt động tại cảng<sup>144</sup>. Nếu bất kỳ rủi ro nào xuất phát từ hoạt động đại lý tàu biển thì đối tượng chịu tác động/ảnh hưởng là chủ tàu hoặc người khai thác tàu và những đối tượng này bảo vệ quyền lợi của mình thông qua các cơ chế giải quyết tranh chấp tại tòa án/trọng tài. Dưới góc độ của các lợi ích công cộng, trật tự công, chưa nhận thấy sự tác động của hoạt động đại lý tàu biển đến mức Nhà nước buộc phải can thiệp bởi các điều kiện kinh doanh.

Do đó, xác định dịch vụ đại lý tàu biển là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện là chưa hợp lý, chưa phù hợp với yêu cầu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

### b. Căn cứ pháp lý:

- Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015;
- Nghị định 160/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 29/11/2016 quy định về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển.

### c. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>145</sup>:

- Là doanh nghiệp được thành lập theo quy định, trường hợp là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài thì tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không vượt quá 49% vốn điều lệ của doanh nghiệp;
- Có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ đại lý tàu biển: tốt nghiệp cao đẳng trở lên thuộc một trong các chuyên ngành hàng hải, ngoại thương, thương mại hoặc kinh tế;
- Có người chuyên trách công tác pháp chế: tốt nghiệp cao đẳng trở lên thuộc chuyên ngành luật;
- Nhân viên đại lý tàu biển phải là công dân Việt Nam, đã được cơ quan có thẩm quyền cấp chứng chỉ chuyên môn về đại lý tàu biển theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

144: Điều 235 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015

145: Điều 242 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015, Điều 12 Nghị định 160/2016/NĐ-CP



#### d. Phân tích:

##### ● **Cần đánh giá lại mục tiêu quản lý của Nhà nước đối với yêu cầu về nhân sự trong doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển trên:**

- Nếu nhằm mục tiêu đảm bảo cho các doanh nghiệp đại lý tàu biển có đủ năng lực để thực hiện các hoạt động kinh doanh có hiệu quả thì đây là vấn đề của thị trường và nhu cầu tự thân của doanh nghiệp. Nếu doanh nghiệp làm ăn không hiệu quả thì sẽ bị triệt tiêu khỏi thị trường, chủ thể bị tác động sẽ là chính doanh nghiệp, trường hợp này lợi ích công cộng hay các trật tự công gần như không chịu tác động. Vì vậy, Nhà nước không cần/không nên can thiệp vào vấn đề này;
- Có một số ý kiến cho rằng, doanh nghiệp đại lý tàu biển cần phải có cán bộ chuyên trách pháp chế để đảm bảo doanh nghiệp chấp hành đúng pháp luật, có thể đảm bảo quyền lợi của mình khi xảy ra tranh chấp với doanh nghiệp khác, đặc biệt là các doanh nghiệp nước ngoài. Đây không phải là lý do hợp lý để yêu cầu các doanh nghiệp đại lý tàu biển phải có nhân viên pháp chế. Bởi, việc chấp hành pháp luật là nghĩa vụ đương nhiên của tất cả các chủ thể kinh doanh trên thị trường chứ không riêng gì doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển, trong khi nhiều doanh nghiệp trong các ngành, nghề khác không hề có yêu cầu về nhân sự pháp chế. Hơn nữa, như phân tích ở trên, thị trường cung cấp dịch vụ pháp lý có thể cung cấp các dịch vụ có chất lượng đảm bảo việc giải quyết các tranh chấp giữa các doanh nghiệp;
- Đại lý tàu biển tương tự như các dịch vụ đại lý của các ngành, nghề khác, những rủi ro từ hoạt động này tác động đến đối tượng khác cũng tương tự như những rủi ro chung của các ngành cung cấp dịch vụ đại lý – những ngành mà không cần yêu cầu chứng chỉ chuyên môn của nhân viên đại lý. Do đó, không nhận thấy sự khác biệt ở hoạt động đại lý tàu biển để buộc phải yêu cầu nhân viên đại lý tàu biển phải có chứng chỉ chuyên môn về đại lý tàu biển;
- **Can thiệp vào quyền tự quyết của doanh nghiệp:** Việc tổ chức bộ máy và quản trị nội bộ như thế nào là quyền tự chủ của doanh nghiệp và được pháp luật về doanh nghiệp bảo vệ. Quy định về nhân lực trên là sự can thiệp bất hợp lý vào việc tổ chức bộ máy của doanh nghiệp, trong khi mục tiêu quản lý chưa rõ ràng và chưa hợp lý;
- **Tác động đến doanh nghiệp nhỏ và vừa:** Yêu cầu doanh nghiệp phải có cán bộ chuyên trách về pháp chế, kinh doanh, khai thác dịch vụ đại lý tàu biển sẽ khiến cho doanh nghiệp phải gia tăng về chi phí kinh doanh khi phải trả tiền cho các nhân sự này. Điều này là trở ngại đáng kể đối với các doanh nghiệp không có tiềm lực tài chính, nhất là các doanh nghiệp nhỏ, siêu nhỏ;
- **Không có tính đặc thù:** người chuyên trách thực hiện kinh doanh, khai thác dịch vụ đại lý tàu biển (có thể gọi là nhân viên kinh doanh); người chuyên trách công tác pháp chế không phản ánh được tính đặc thù của hoạt động cung cấp dịch vụ đại lý tàu biển. Các bộ phận này có thể có ở bất kỳ ngành, nghề nào.

#### e. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ đại lý tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế;
- Bỏ điều kiện nhân viên đại lý tàu biển có chứng chỉ chuyên môn về đại lý tàu biển.

### 3. KINH DOANH DỊCH VỤ LAI DẮT TÀU BIỂN

#### a. Đáp ứng các mục tiêu của quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014:

Lai dắt tàu biển là việc lai, kéo, đẩy hoặc túc trực bên cạnh tàu biển, các phương tiện nổi khác trên biển và trong vùng nước cảng biển bằng tàu lai<sup>146</sup>.

Những rủi ro xuất phát từ hoạt động lai dắt sẽ ảnh hưởng một phần của hoạt động của tàu biển, các phương tiện nổi khác trên biển, trong vùng nước cảng biển và quyền lợi của các bên sẽ được đảm bảo bởi cơ chế giải quyết tranh chấp tư. Sự tác động của hoạt động lai dắt tàu biển tới các lợi ích công cộng chưa nhận thấy đến mức Nhà nước buộc phải can thiệp bằng các điều kiện kinh doanh.

Vì vậy, yêu cầu lai dắt tàu biển phải đáp ứng các điều kiện kinh doanh là chưa phù hợp với các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

#### b. Căn cứ pháp lý:

- Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015;
- Nghị định 160/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 29/11/2016 quy định về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển.

#### c. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>147</sup>:

- Doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật, trường hợp là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, tỷ lệ phần vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không vượt quá 49% vốn điều lệ của doanh nghiệp;
- Có tối thiểu 01 tàu lai dắt, tàu lai dắt phải là tàu thuyền Việt Nam và đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định;
- Có người chuyên trách thực hiện kinh doanh, khai thác dịch vụ lai dắt tàu biển đã tốt nghiệp cao đẳng trở lên thuộc một trong các chuyên ngành hàng hải, ngoại thương, thương mại hoặc kinh tế;
- Có người chuyên trách thực hiện công tác pháp chế đã tốt nghiệp cao đẳng trở lên thuộc chuyên ngành luật;
- Thuyền viên làm việc trên tàu lai dắt phải đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn về chuyên môn, tiêu chuẩn về sức khỏe và được cấp chứng chỉ chuyên môn theo quy định. Thuyền viên Việt Nam làm việc trên tàu lai dắt phải đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn chuyên môn, được cấp chứng chỉ chuyên môn do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định; đáp ứng các tiêu chuẩn về sức khỏe do Bộ trưởng Bộ Y tế quy định.

146: Điều 256 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015

147: Điều 257 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015, Điều 13, 14 Nghị định 160/2016/NĐ-CP

#### d. Phân tích:

##### ● Về điều kiện nhân sự:

- Không rõ mục tiêu quản lý của Nhà nước đối với yêu cầu về nhân sự trong doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển trên:
    - Nếu nhằm mục tiêu đảm bảo cho các doanh nghiệp lai dắt tàu biển có đủ năng lực để thực hiện các hoạt động kinh doanh có hiệu quả thì đây là vấn đề của thị trường và nhu cầu tự thân của doanh nghiệp. Nếu doanh nghiệp làm ăn không hiệu quả thì sẽ bị triết tiêu khỏi thị trường, chủ thể bị tác động sẽ là chính doanh nghiệp, trường hợp này lợi ích công cộng hay các trật tự công gần như ít chịu tác động. Vì vậy, Nhà nước không cần/không nên can thiệp vào vấn đề này;
    - Có một số ý kiến cho rằng, doanh nghiệp lai dắt tàu biển cần phải có cán bộ chuyên trách pháp chế để đảm bảo doanh nghiệp chấp hành đúng pháp luật, có thể đảm bảo quyền lợi của mình khi xảy ra tranh chấp với doanh nghiệp khác, đặc biệt là các doanh nghiệp nước ngoài. Đây không phải là lý do hợp lý để yêu cầu các doanh nghiệp lai dắt tàu biển phải có nhân viên pháp chế. Bởi, việc chấp hành pháp luật là nghĩa vụ đương nhiên của tất cả các chủ thể kinh doanh trên thị trường chứ không riêng gì doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển, trong khi nhiều doanh nghiệp trong các ngành, nghề khác không hề có yêu cầu về nhân sự pháp chế.
    - Can thiệp vào quyền tự quyết của doanh nghiệp: Việc tổ chức bộ máy và quản trị nội bộ như thế nào là quyền tự chủ của doanh nghiệp và được pháp luật về doanh nghiệp bảo vệ. Quy định về nhân lực trên là sự can thiệp bất hợp lý vào việc tổ chức bộ máy của doanh nghiệp, trong khi mục tiêu quản lý chưa rõ ràng và chưa hợp lý;
  - Tác động đến doanh nghiệp nhỏ và vừa: Yêu cầu doanh nghiệp phải có cán bộ chuyên trách về pháp chế, kinh doanh, khai thác dịch vụ lai dắt tàu biển sẽ khiến cho doanh nghiệp phải gia tăng về chi phí kinh doanh khi phải trả tiền cho các nhân sự này. Điều này là trở ngại đáng kể đối với các doanh nghiệp không có tiềm lực tài chính, nhất là các doanh nghiệp nhỏ, siêu nhỏ;
  - Không có tính đặc thù: người chuyên trách thực hiện kinh doanh, khai thác dịch vụ đại lý tàu biển (có thể gọi là nhân viên kinh doanh); người chuyên trách công tác pháp chế không phản ánh được tính đặc thù của hoạt động cung cấp dịch vụ đại lý tàu biển. Các bộ phận này có thể có ở bất kỳ ngành, nghề nào.
- **Về điều kiện thuyền viên:** quy định về điều kiện thuyền viên tại Nghị định 160/2016/NĐ-CP là vượt quá quy định tại Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015, bởi đây không phải là điều kiện được quy định trong Bộ luật;
  - **Về số lượng tàu biển:** Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ lai dắt có tối thiểu 01 tàu lai dắt là *đương nhiên*, bởi đây là công cụ cốt lõi để doanh nghiệp có thể hoạt động trong ngành, nghề này. Mặt khác, yêu cầu doanh nghiệp phải sở hữu tàu lai dắt là chưa phù hợp, bởi doanh nghiệp có thể có tàu lai dắt thông qua hợp đồng thuê. Dưới góc độ quản lý, Nhà nước chỉ cần yêu cầu tàu lai dắt đáp ứng Quy chuẩn kỹ thuật để đảm bảo khi vận hành tàu đảm bảo an toàn, không ảnh hưởng đến môi trường, là đủ.

#### e. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện có tối thiểu 01 tàu lai dắt;
- Bỏ điều kiện có người chuyên trách thực hiện kinh doanh, khai thác dịch vụ lai dắt tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế.

### III. VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

#### 1. CHẤP THUẬN VẬN TẢI HÀNH KHÁCH, HÀNH LÝ, BAO GỬI THEO TUYẾN CỐ ĐỊNH ĐỐI VỚI TỔ CHỨC, CÁ NHÂN VIỆT NAM

##### a. Đáp ứng các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014:

Vận tải hành khách theo tuyến cố định được xác định là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện. Khi doanh nghiệp đáp ứng tất cả các điều kiện của hình thức kinh doanh này đồng nghĩa với việc các rủi ro xuất phát từ hoạt động kinh doanh tác động tới các lợi ích công cộng đã được kiểm soát.

Do đó, không cần thiết phải yêu cầu doanh nghiệp phải có văn bản chấp thuận vận tải hành khách, hành lý, bao gửi theo tuyến cố định của cơ quan có thẩm quyền nữa.

##### b. Căn cứ pháp lý:

- Nghị định 110/2014/NĐ-CP của Chính phủ ngày 20/11/2014 quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa;
- Thông tư 80/2014/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải ngày 30/12/2014 quy định về vận tải hành khách, hành lý, bao gửi trên đường thủy nội địa.

##### c. Điều kiện kinh doanh cụ thể:

Không có quy định về các điều kiện để được cơ quan nhà nước có thẩm quyền chấp thuận vận tải hành khách, hành lý, bao gửi theo tuyến cố định đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam. Chỉ có quy định về hồ sơ, trình tự, thủ tục cấp văn bản chấp thuận của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

##### d. Phân tích:

- **Thiếu minh bạch:** Không có quy định về điều kiện để được cơ quan nhà nước có thẩm quyền chấp thuận vận tải hành khách, hành lý, bao gửi theo tuyến cố định khiến cho chính sách trở lên thiếu rõ ràng (không hiểu các mục tiêu quản lý của Nhà nước trong việc yêu cầu cấp phép này là gì? Để đảm bảo cho các lợi ích công cộng nào?);
- **Nguy cơ nhiễu và phân biệt đối xử:** Sự thiếu rõ ràng trong tiêu chí cấp phép khiến nguy cơ nhiễu nhiễu từ các cán bộ thực thi và sự phân biệt đối xử giữa các đối tượng trong cùng điều kiện.

##### e. Đề xuất:

- Bỏ các quy định về “Chấp thuận vận tải hành khách, hành lý, bao gửi theo tuyến cố định đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam”.

## 2. KINH DOANH VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

### ĐÁP ỨNG CÁC MỤC TIÊU QUY ĐỊNH TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

Vận tải hành khách bằng đường thủy nội địa là hoạt động có tác động đến an toàn giao thông đường thủy, sức khỏe, tính mạng của người được vận chuyển. Việc đặt ra các điều kiện ban đầu nhất định đối với các chủ thể kinh doanh trong lĩnh vực này sẽ có tác dụng hạn chế/kiểm soát những nguy cơ tác động đến trật tự công. Vì vậy, xác định kinh doanh vận tải hành khách bằng đường thủy nội địa là hoạt động kinh doanh có điều kiện là phù hợp với các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

### CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật giao thông đường thủy nội địa năm 2004;
- Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật giao thông đường thủy nội địa năm 2014;
- Nghị định 110/2014/NĐ-CP của Chính phủ ngày 20/11/2014 quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa.

### CÁC ĐIỀU KIỆN KINH DOANH CHUNG<sup>148</sup>:

- Có đăng ký kinh doanh ngành nghề vận tải đường thủy nội địa;
- Phương tiện phải bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định; phù hợp với hình thức và phương án kinh doanh;
- Thuyền viên phải có bằng, chứng chỉ chuyên môn theo quy định. Thuyền viên phải đủ tiêu chuẩn về sức khỏe theo quy định của Bộ Y tế;
- Thuyền viên, nhân viên phục vụ có hợp đồng lao động bằng văn bản với đơn vị kinh doanh vận tải theo mẫu của Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội (trừ các trường hợp đồng thời là chủ hộ kinh doanh hoặc là bố, mẹ, vợ, chồng, con của chủ hộ kinh doanh);
- Mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện đối với hành khách và người thứ ba.

### PHÂN TÍCH:

- Về điều kiện “**phương tiện phải phù hợp với hình thức và phương án kinh doanh**”: quy định này vừa chưa rõ ràng (như thế nào được cho là phù hợp với hình thức và phương án kinh doanh? Ai sẽ đánh giá?) vừa chưa hợp lý, bởi dưới góc độ quản lý nhà nước, chỉ cần yêu cầu phương tiện đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường là đủ - vì đây là những yếu tố quan trọng có thể kiểm soát được những rủi ro từ hoạt động của phương tiện vận tải, còn hình thức, phương án kinh doanh là những yếu tố thuộc về quyền quyết định của doanh nghiệp, phụ thuộc vào yếu tố thị trường, Nhà nước không cần/không nên can thiệp;
- Các điều kiện còn lại: về cơ bản là phù hợp.

### ĐỀ XUẤT:

- Sửa đổi điều kiện về phương tiện theo hướng: chỉ yêu cầu phải đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, tức là bỏ điều kiện phải “**phù hợp với hình thức và phương án kinh doanh**”.

## 2.1. KINH DOANH VẬN TẢI THEO TUYẾN CỐ ĐỊNH<sup>149</sup>

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể:

- Đáp ứng đủ các điều kiện chung;
- Văn bản chấp thuận tuyến hoạt động và phương án khai thác tuyến của cơ quan có thẩm quyền nơi đơn vị kinh doanh nộp đơn đăng ký vận tải hành khách đường thủy nội địa theo tuyến cố định. Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thủ tục đăng ký tuyến hoạt động vận tải hành khách đường thủy nội địa theo tuyến cố định;
- Nhân viên phục vụ trên phương tiện phải được tập huấn về nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải theo quy định của Bộ Giao thông vận tải;
- Người điều hành vận tải phải có trình độ chuyên môn về vận tải từ trung cấp trở lên hoặc có trình độ từ cao đẳng trở lên đối với các chuyên ngành kinh tế, kỹ thuật khác;
- Có nơi neo đậu cho phương tiện phù hợp với phương án khai thác tuyến và bảo đảm các yêu cầu về an toàn giao thông, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường theo quy định;
- Phương tiện phải lắp đặt thiết bị nhận dạng tự động - AIS khi hoạt động trên tuyến từ bờ ra đảo hoặc giữa các đảo;
- Có bộ phận quản lý, theo dõi các điều kiện về an toàn giao thông.

### b. Phân tích:

- **Về điều kiện có văn bản chấp thuận tuyến hoạt động và phương án khai thác tuyến của cơ quan có thẩm quyền:**

Kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định được xác định là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện, có nghĩa là các chủ thể phải đáp ứng đủ các điều kiện kinh doanh mới được phép hoạt động kinh doanh trong ngành, nghề này. Tại thời điểm chưa đáp ứng đủ điều kiện kinh doanh, doanh nghiệp phải có được văn bản chấp thuận tuyến hoạt động và phương án khai thác tuyến của cơ quan có thẩm quyền là chưa hợp lý. Bởi, trong trường hợp, doanh nghiệp sau khi được chấp thuận tuyến hoạt động và phương án khai thác tuyến nhưng không thể đáp ứng các điều kiện kinh doanh theo quy định thì việc chấp thuận khai thác tuyến này có ý nghĩa như thế nào? Hơn nữa, đứng dưới góc độ quản lý nhà nước, Nhà nước sẽ phải xem xét việc khai thác tuyến đối với các chủ thể có thể khai thác tuyến - tức đã đáp ứng đủ điều kiện kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, chứ không thể xem xét việc khai thác tuyến đối với chủ thể tại thời điểm đó không biết chắc là có thể khai thác tuyến đó hay không - vì cũng có khả năng là không đáp ứng được điều kiện kinh doanh.

Do đó, yêu cầu có văn bản chấp thuận này như là một điều kiện kinh doanh là chưa hợp lý.

- **Về điều kiện đối với nhân viên phục vụ:**

Không rõ nhân viên phục vụ trên phương tiện thủy nội địa cần những nghiệp vụ gì<sup>150</sup>. Nếu là những kỹ năng để phục vụ tốt cho khách hàng, đảm bảo chất lượng dịch vụ của vận tải hành khách theo tuyến cố định thì Nhà nước không cần thiết phải can thiệp, bởi đây không phải là yếu tố tác động đến những lợi ích công cộng. Đối tượng chịu ảnh hưởng/tác động nếu nhân viên phục vụ không tốt, hoặc không có nghiệp vụ, chính là khách hàng của đơn vị vận tải và họ có quyền lựa chọn các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khác nếu cảm thấy không hài lòng. Do đó, các doanh nghiệp muốn thu hút và cạnh tranh trên thị trường vận tải hành khách thủy nội địa thì sẽ tự nâng cao năng lực, chuyên môn của các nhân viên phục vụ khách hàng.

149: Điều 6 Nghị định 110/2014/NĐ-CP

150: Nhóm nghiên cứu chưa tìm thấy văn bản của Bộ Giao thông vận tải quy định về nghiệp vụ của nhân viên phục vụ trên phương tiện của hoạt động vận tải hành khách theo tuyến cố định

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện “Có văn bản chấp thuận tuyến hoạt động và phương án khai thác tuyến của cơ quan có thẩm quyền nơi đơn vị kinh doanh nộp đơn đăng ký vận tải hành khách đường thủy nội địa theo tuyến cố định. Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thủ tục đăng ký tuyến hoạt động vận tải hành khách đường thủy nội địa theo tuyến cố định”;
- Bỏ điều kiện “Nhân viên phục vụ trên phương tiện phải được tập huấn về nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải theo quy định của Bộ Giao thông vận tải”.

## 2.2. KINH DOANH VẬN TẢI HÀNH KHÁCH THEO HỢP ĐỒNG CHUYỂN<sup>151</sup>:

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể:

- Đáp ứng đủ điều kiện chung;
- Có hợp đồng với người thuê vận tải;
- Nhân viên phục vụ trên phương tiện phải được tập huấn về nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải theo quy định của Bộ Giao thông vận tải;
- Người điều hành vận tải phải có trình độ chuyên môn về vận tải từ trung cấp trở lên hoặc có trình độ từ cao đẳng trở lên đối với các chuyên ngành kinh tế, kỹ thuật khác;
- Phương tiện phải lắp đặt thiết bị nhận dạng tự động - AIS khi hoạt động trên tuyến từ bờ ra đảo hoặc giữa các đảo;
- Có bộ phận quản lý, theo dõi các điều kiện về an toàn giao thông.

### b. Phân tích:

- Về điều kiện nhân viên phục vụ trên phương tiện: phân tích tương tự như điều kiện đối với nhân viên phục vụ trên phương tiện của vận tải hành khách theo tuyến cố định.

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện “Nhân viên phục vụ trên phương tiện phải được tập huấn về nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải theo quy định của Bộ Giao thông vận tải”.

## 2.3. KINH DOANH VẬN CHUYỂN KHÁCH DU LỊCH<sup>152</sup>

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể:

- Đáp ứng đủ điều kiện chung của kinh doanh vận tải;
- Phương tiện phải được cấp biển hiệu riêng cho phương tiện vận chuyển khách du lịch theo quy định của Bộ Giao thông vận tải;
- Nhân viên phục vụ trên phương tiện vận chuyển khách du lịch phải được tập huấn về nghiệp vụ du lịch theo quy định có liên quan của pháp luật về du lịch.

### b. Phân tích:

#### ● Về điều kiện phương tiện phải được cấp biển hiệu:

Không rõ mục tiêu quản lý đối với quy định này. Liệu rằng các phương tiện vận chuyển khách du lịch sẽ có cơ chế quản lý khác so với các phương tiện vận chuyển khách thông thường? Tại sao phương tiện vận chuyển khách du lịch lại phải cấp biển hiệu trong khi các phương tiện vận chuyển khách khác lại không phải thực hiện thủ tục này?

Luật giao thông đường thủy nội địa (Luật năm 2004, sửa đổi, bổ sung một số điều năm 2014) và Nghị định 110/2014/NĐ-CP không có quy định về việc áp dụng cơ chế quản lý riêng đối với các phương tiện vận chuyển khách du lịch.

Do đó, việc cấp biển hiệu cho các phương tiện này dường như là không cần thiết.

#### ● Về điều kiện nhân viên phục vụ trên phương tiện vận chuyển khách du lịch:

Theo quy định tại khoản 1 Điều 4 Thông tư liên tịch 01/2016/TTLT-BGVT-BVHTTDL<sup>153</sup> thì nội dung tập huấn gồm “Tổng quan về du lịch Việt Nam và địa phương, kiến thức lễ tân và văn hóa giao tiếp, ứng xử, tâm lý và phong tục, tập quán của khách du lịch, kiến thức tiếng Anh”. Với những nội dung này, suy đoán, mục đích của quy định nhằm đảm bảo các nhân viên phục vụ trên phương tiện vận chuyển khách du lịch có thể phục vụ tốt khách du lịch bằng các kiến thức về du lịch, kiến thức lễ tân, giao tiếp ứng xử đã được tập huấn.

Như phân tích ở trên, việc nhân viên phục vụ có kiến thức về du lịch, lễ tân, văn hóa giao tiếp tốt hay không sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng dịch vụ - và đây là vấn đề của thị trường, bản thân các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải khách du lịch sẽ tự điều chỉnh, các lợi ích công cộng trong trường hợp này ít bị ảnh hưởng đến mức Nhà nước buộc phải can thiệp.

- Về phân biệt thành hai hình thức vận chuyển khách du lịch và vận chuyển khách theo hợp đồng: Hai hình thức này thực chất có tính chất tương tự nhau, đều vận chuyển trên cơ sở hợp đồng. Việc phân biệt thành hai hình thức kinh doanh này sẽ gây khó khăn trong thực tế áp dụng. Doanh nghiệp sẽ có xu hướng lựa chọn điều kiện dễ áp dụng hơn để thực hiện, trong khi có thể thực hiện hình thức kinh doanh khác (chẳng hạn, có thể doanh nghiệp vận chuyển khách du lịch nhưng lại thực hiện theo hình thức kinh doanh vận chuyển theo hợp đồng. Khó có thể xác định được, hành khách do doanh nghiệp vận chuyển là khách du lịch hay là không). Như vậy, việc phân biệt này thường là ít ý nghĩa và không khả thi.

### c: Đề xuất:

- Bỏ tất cả các điều kiện kinh doanh của vận chuyển khách du lịch, áp dụng chung điều kiện kinh doanh vận chuyển theo hợp đồng.

152: Điều 8 Nghị định 110/2014/NĐ-CP

153: Thông tư liên tịch 01/2016/TTLT-BGVT-BVHTTDL của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch ngày 23/3/2016 hướng dẫn về cấp biển hiệu phương tiện thủy nội địa vận chuyển khách du lịch



## 2.4. KINH DOANH VẬN TẢI HÀNH KHÁCH NGANG SÔNG<sup>154</sup>

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể:

- Đơn vị kinh doanh vận tải phải được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận vận tải hành khách ngang sông theo quy định;
- Phải đón, trả hành khách tại bến đã được cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép hoạt động;
- Phương tiện phải đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;
- Thuyền viên, người lái phương tiện phải có chứng chỉ chuyên môn.

### b. Phân tích:

- **Tiền kiểm thay vì hậu kiểm:** Trong các hình thức kinh doanh vận tải đường thủy nội địa, kinh doanh vận tải hành khách ngang sông là hình thức duy nhất phải xin giấy phép hoạt động, còn các hình thức kinh doanh khác đều được thiết kế theo hướng áp dụng điều kiện kinh doanh không giấy phép. Vận tải ngang sông cũng là hoạt động sử dụng phương tiện vận tải thủy để vận chuyển hành khách, tương tự như các hình thức vận tải khác, vì vậy không rõ tại sao cơ chế kiểm soát đối với hình thức kinh doanh này lại là tiền kiểm thay vì hậu kiểm như các hình thức khác?
- **Điều kiện về sự chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền là chưa rõ ràng:** Dựa vào tiêu chí nào để cơ quan nhà nước chấp thuận/từ chối đơn vị vận tải hành khách ngang sông? Điều này trao quá nhiều quyền quyết định vào cán bộ thực thi, từ đó dẫn tới hậu quả những nhiễu, phân biệt đối xử giữa các đối tượng trong cùng điều kiện.

### c. Đề xuất:

- Bỏ quy định về việc cấp phép vận tải hành khách ngang sông, chuyển sang hình thức điều kiện kinh doanh không giấy phép.



**BỘ KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ**

# Tổng quan

Bộ Khoa học và Công nghệ thực hiện chức năng quản lý nhà nước về khoa học và công nghệ gồm các ngành, lĩnh vực: hoạt động khoa học và công nghệ; phát triển tiềm lực khoa học và công nghệ; sở hữu trí tuệ; tiêu chuẩn đo lường chất lượng; năng lượng nguyên tử, an toàn bức xạ và hạt nhân<sup>155</sup>.

Lĩnh vực quản lý của Bộ Khoa học và Công nghệ, so với Bộ Công Thương và Bộ Giao thông vận tải, tác động đến doanh nghiệp ít hơn. Trong các lĩnh vực quản lý trên, có 08 ngành, nghề nằm trong Danh mục ngành, nghề kinh doanh có điều kiện.

## Hộp 6: Các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện thuộc phạm vi quản lý của Bộ Khoa học và Công nghệ

1. Kinh doanh dịch vụ giám định về sở hữu trí tuệ (bao gồm: giám định về quyền tác giả và quyền liên quan, giám định sở hữu công nghiệp và giám định về quyền đối với giống cây trồng);
2. Kinh doanh dịch vụ tiến hành công việc bức xạ;
3. Kinh doanh dịch vụ hỗ trợ ứng dụng năng lượng nguyên tử;
4. Kinh doanh dịch vụ đánh giá sự phù hợp;
5. Kinh doanh dịch vụ kiểm định, hiệu chuẩn, thử nghiệm phương tiện đo, chuẩn đo lường;
6. Sản xuất mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe gắn máy;
7. Kinh doanh dịch vụ đánh giá, định giá và giám định công nghệ;
8. Kinh doanh dịch vụ đại diện quyền sở hữu trí tuệ.

(Nguồn: Trích dẫn Phụ lục 4 Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện ban hành kèm theo Luật số 03/2016/QH14 sửa đổi, bổ sung Điều 6 và Phụ lục 4 về Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện của Luật đầu tư)

Trong tổng số các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trên, Nhóm nghiên lựa chọn 05 ngành, nghề sau để tiến hành rà soát:

- Kinh doanh dịch vụ giám định về sở hữu trí tuệ;
- Kinh doanh dịch vụ đánh giá sự phù hợp;
- Sản xuất mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe gắn máy;
- Kinh doanh dịch vụ đánh giá, định giá và giám định công nghệ;
- Kinh doanh dịch vụ đại diện quyền sở hữu trí tuệ.

Đây là các ngành, nghề, dự đoán sẽ có diện tác động tới doanh nghiệp rộng hơn ba ngành, nghề còn lại. Mặt khác, trong quá trình thực hiện hoạt động góp ý, xây dựng chính sách, VCCI nhận được nhiều kiến nghị của doanh nghiệp, hiệp hội về vướng mắc liên quan đến điều kiện kinh doanh của các ngành, nghề này.

Qua rà soát 05 nhóm ngành, nghề trên, dựa trên các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014 và các tiêu chí rà soát của VCCI, nhận thấy một số vấn đề sau:

### ĐÁP ỨNG CÁC MỤC TIÊU QUY ĐỊNH TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

Các ngành, nghề như: tiến hành công việc bức xạ; hỗ trợ ứng dụng năng lượng nguyên tử; vận chuyển vật liệu phóng xạ, được xác định là các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện là hợp lý. Việc nhận diện sự tác động/ảnh hưởng của các hoạt động này tới trật tự công (sức khỏe, tính mạng con người; tác động môi trường; an ninh quốc gia, quốc phòng...) là khá dễ dàng, xuất phát từ tính chất nguy hiểm, rủi ro cao của đối tượng kinh doanh tới các lợi ích công cộng.

Trong khi đó, có một số ngành, nghề như: giám định sở hữu trí tuệ; đánh giá sự phù hợp; đánh giá, định giá, giám định công nghệ; đại diện quyền sở hữu trí tuệ thì cần phải *đánh giá kỹ càng* hơn để nhận biết có cần thiết phải kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh hay không? Bởi vì, các hoạt động này có phần nghiêng về các giao dịch tư, những rủi ro nếu có thì tác động phần nhiều tới các chủ thể trong giao dịch - đã có cơ chế bảo vệ từ các cơ quan tư pháp. Tuy nhiên, khi phân tích sâu hơn, thì những ngành, nghề này cũng tác động *đáng kể* đến trật tự công (trật tự xã hội) nếu các chủ thể kinh doanh không được kiểm soát từ ban đầu.

Chẳng hạn, đối với hoạt động chứng nhận sự phù hợp: Về tính chất, bản thân các dịch vụ đánh giá sự phù hợp không hàm chứa các yếu tố hay nguy cơ rủi ro đối với các lợi ích công cộng truyền thống (như an ninh, an toàn tính mạng, tài sản, sức khỏe, môi trường, đạo đức...) bởi đây thuần túy là việc kiểm tra, đánh giá đặc tính kỹ thuật của hàng hóa, dịch vụ bằng các phương pháp kỹ thuật/chuyên môn nhất định, chỉ tác động trực tiếp lên đối tượng được kiểm tra/đánh giá mà không ảnh hưởng vật lý tới bất kỳ đối tượng nào khác.

Tuy nhiên, xét từ góc độ hệ quả/kết quả, các dịch vụ này có thể dẫn tới những ảnh hưởng nhất định đến một số các chủ thể, các lợi ích công cộng và do đó ẩn chứa các nguy cơ gây rủi ro với các chủ thể, lợi ích công cộng này. Các rủi ro này chủ yếu liên quan tới tính chính xác và tin cậy của kết quả phân tích, kiểm định kỹ thuật khi mà các kết quả này là căn cứ chủ yếu, trong nhiều trường hợp là duy nhất, cho các hành động, hành xử, quyền và/hoặc nghĩa vụ tiếp theo của các chủ thể liên quan (trong đó có cả các chủ thể đơn lẻ, Nhà nước và xã hội). Ví dụ:

- Trường hợp đánh giá sự phù hợp của sản phẩm hàng hóa trong giao dịch mua bán: Người mua hàng căn cứ vào kết quả kiểm định thành phần, chất lượng hàng hóa so với các tiêu chuẩn trong hợp đồng mua bán để quyết định tiếp nhận và hoàn tất giao dịch mua bán với người bán hàng (nếu kết quả xác định hàng hóa phù hợp tiêu chí chất lượng theo hợp đồng) hoặc khiếu nại người bán về chất lượng hàng hóa, thậm chí hủy hợp đồng (nếu kết quả đánh giá xác định hàng hóa vi phạm chất lượng thỏa thuận). Như vậy nếu kết quả đánh giá không chính xác, rủi ro thiệt hại sẽ phát sinh đối với người mua hàng;

- Trường hợp đánh giá sự phù hợp của hàng hóa xuất nhập khẩu: Cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền sẽ dựa vào các kết quả chứng nhận sự phù hợp của hàng hóa xuất khẩu/nhập khẩu với các yêu cầu kỹ thuật, chất lượng bắt buộc để cho phép hoặc không cho phép hàng hóa được thông quan. Do đó, nếu kết quả kiểm định không chính xác, quyết định quản lý hành chính (quyết định phê chuẩn, cho phép...) sẽ dựa trên căn cứ sai lệch, dẫn tới nội dung sai lệch, ảnh hưởng tới hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực liên quan;
- Trường hợp kiểm định chất lượng hàng hóa để đưa vào lưu thông trên thị trường: Người tiêu dùng, xã hội sẽ dựa vào các kết quả chứng nhận sự phù hợp về chất lượng của sản phẩm để tiêu thụ hoặc sử dụng (ví dụ tiêu thụ thực phẩm, sử dụng phương tiện xe cơ giới, sử dụng dịch vụ tàu thuyền). Nếu kết quả chứng nhận sai lệch, thiếu chính xác, lợi ích của người tiêu dùng có thể bị ảnh hưởng (ví dụ thực phẩm chứa chất độc hại vượt ngưỡng gây ảnh hưởng tới sức khỏe của người sử dụng/tiêu dùng...), xã hội có thể phải chịu rủi ro (ví dụ xe cơ giới không đáp ứng yêu cầu chất lượng lưu thông trên đường gây nguy hiểm cho các chủ thể tham gia giao thông...).

Với tính chất là “trọng tài” xác định chất lượng của các hàng hóa/dịch vụ và làm cơ sở để các chủ thể hành xử (tiêu dùng, quản lý, giao dịch...), rõ ràng việc đánh giá sự phù hợp luôn bao hàm trong nó các rủi ro nhất định. Do đó, đặt ra các điều kiện ban đầu đối với các chủ thể cung cấp dịch vụ chứng nhận sự phù hợp sẽ hạn chế được những rủi ro cho bên sử dụng dịch vụ và các tác động tới lợi ích công cộng.

Giám định công nghệ hay giám định sở hữu trí tuệ cũng có tính chất tương tự như trên, cần đòi hỏi phải có kiểm soát điều kiện đối với chủ thể từ ngay giai đoạn đầu gia nhập thị trường.

Nếu như hai nhóm trên việc áp đặt điều kiện kinh doanh đối với các chủ thể có thể được xem là hợp lý, phù hợp với các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014 thì đối với ngành nghề sản xuất, nhập khẩu, phân phối mũ bảo hiểm lại chưa nhận thấy những rủi ro của hoạt động này tác động tới các lợi ích công cộng.

“Mũ bảo hiểm” là sản phẩm hàng hóa có tính chất bảo vệ sức khỏe, tính mạng của người sử dụng - lý do liên quan đến trật tự công. Tuy nhiên, điểm cốt lõi để quản lý đối với hoạt động sản xuất, kinh doanh mũ bảo hiểm đó là đảm bảo chất lượng của mũ bảo hiểm trước khi lưu thông trên thị trường. Về lý thuyết, các cơ chế kiểm soát hiện tại cũng đã đủ để kiểm soát chất lượng của mũ bảo hiểm ở chỗ, xếp mũ bảo hiểm thuộc hàng hóa Nhóm 2 - tức là các loại hàng hóa phải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật trước khi đưa ra thị trường. Các tổ chức chứng nhận sự phù hợp sẽ kiểm định và xác nhận chất lượng của mũ bảo hiểm.

Như vậy, cho dù các chủ thể kinh doanh có sản xuất bằng dây chuyền công nghệ nào, có cửa hàng bán hàng ra sao, thì các sản phẩm được sản xuất ra, hay bày bán đều phải trải qua kiểm định bởi một tổ chức chứng nhận được Nhà nước cấp phép mới đến tay người tiêu dùng. Do đó, việc đặt ra điều kiện kinh doanh đối với các chủ thể kinh doanh mũ bảo hiểm là quá mức cần thiết và chưa hợp lý.

## CĂN CỨ PHÁP LÝ

Tất cả các điều kiện kinh doanh của 05 ngành, nghề kinh doanh được rà soát đều quy định tại văn bản cấp Nghị định trở lên, phù hợp về mặt thẩm quyền theo quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014.

## CÁC ĐIỀU KIỆN KINH DOANH

Căn cứ vào mục tiêu quy định các điều kiện kinh doanh quy định tại Luật đầu tư 2014 và các tiêu chí đánh giá quy định pháp luật của VCCI, Nhóm nghiên cứu đã tiến hành rà soát, đánh giá tất cả các điều kiện kinh doanh của các nhóm ngành, nghề trên và nhận thấy một số đặc điểm nổi bật như sau:

## Can thiệp vào yếu tố thị trường

Đối với ngành, nghề kinh doanh không cần phải kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh thì những điều kiện kinh doanh được thiết kế cho các ngành, nghề đó thường rất khiến căng và bất hợp lý. Ví dụ, đối với hoạt động phân phối mũ bảo hiểm, quy định yêu cầu các chủ thể phân phối phải có địa điểm kinh doanh rõ ràng, cửa hàng bán lẻ phải có biển hiệu ghi rõ ràng, ở vị trí dễ quan sát. Những quy định này, đứng dưới góc độ Nhà nước, không rõ mục tiêu quản lý là gì?

Những yêu cầu này, suy đoán phần lớn nhằm để cho người mua hàng dễ nhận diện được người bán hàng nhưng đây là vấn đề thuộc về nhu cầu tự thân của người bán hàng, hay nói cách khác là vấn đề của thị trường có thể điều chỉnh. Nếu người bán không có biển hiệu hay địa chỉ bán hàng rõ ràng, thì chỉ tác động đến quyền lợi của người bán (không thực hiện hoạt động kinh doanh thuận lợi, người mua sẽ không dễ tìm được địa điểm bán...), quyền lợi của người mua hay các lợi ích công gần như không chịu tác động. Nhà nước không cần/không nên can thiệp đối với hoạt động này.

## Vượt quá mức cần thiết

Đối với các ngành, nghề cần thiết phải có điều kiện kinh doanh thì không phải điều kiện kinh doanh nào cũng được thiết kế phù hợp. Rất nhiều điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực này liên quan đến trình độ của nhân sự và có xu hướng yêu cầu về kinh nghiệm làm việc (ví dụ: đại diện quyền sở hữu trí tuệ; giám định công nghệ; giám định sở hữu công nghiệp; cung cấp dịch vụ chứng nhận sự phù hợp...). Đối với ngành giám định thì trình độ của giám định viên là yếu tố quan trọng quyết định đến chất lượng của dịch vụ, vì vậy đặt ra yêu cầu trình độ của các giám định viên là cần thiết.

Tuy nhiên, kinh nghiệm được xem là một trong những tiêu chuẩn đánh giá trình độ dường như lại chưa thực sự hợp lý. Bởi, dù cho có kinh nghiệm thì các cá nhân này muốn được trở thành giám định viên cũng phải trải qua kỳ thi để được cấp chứng chỉ. Về lý thuyết, vượt qua các kỳ thi này có nghĩa là họ có đủ trình độ để thực hiện hoạt động giám định. Nhà nước muốn yêu cầu tiêu chuẩn trình độ thế nào, chỉ cần đặt ra yêu cầu thông qua các kỳ thi sát hạch là có thể xác định được cá nhân phù hợp. Vì vậy, việc yêu cầu số năm kinh nghiệm đồng thời với yêu cầu có chứng chỉ chuyên môn nghiệp vụ là quá mức cần thiết.

Hơn nữa, đứng dưới góc độ khuyến khích, thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao hay các chủ thể muốn khởi nghiệp trong các hoạt động này, thì yêu cầu về số năm kinh nghiệm đôi khi lại là rào cản. Thực tế, có nhiều cá nhân không có nhiều kinh nghiệm nhưng kiến thức chuyên môn lại rất tốt, nhưng vì yêu cầu về số năm kinh nghiệm khiến cho họ ít có cơ hội tham gia vào hoạt động này.

## Không có tính đặc thù

Đối với mỗi ngành, nghề kinh doanh có điều kiện thì các điều kiện được áp dụng thường có tính đặc thù đối với ngành, nghề đó, để đảm bảo có thể kiểm soát được những rủi ro, tác động của hoạt động này tới các lợi ích công cộng. Ví dụ, đối với hoạt động khám bệnh, chữa bệnh, trình độ của người trực tiếp khám bệnh, chữa bệnh là điều kiện tiên quyết, đặc thù cần kiểm soát để đảm bảo phòng tránh những tác động của hoạt động này tới sức khỏe, tính mạng con người.

Về cơ bản, phần lớn các điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực quản lý của Bộ đã nhận diện được tính đặc thù của mỗi hoạt động kinh doanh cần phải kiểm soát, tuy nhiên vẫn còn một số điều kiện kinh doanh mang tính chung chung, thiếu tính đặc thù, có thể có ở bất kỳ ngành, nghề kinh doanh thông thường nào khác. Chẳng hạn, đối với ngành, nghề giám định sở hữu công nghiệp, bên cạnh yêu cầu về nhân sự, các doanh nghiệp phải đáp ứng điều kiện về: cơ sở vật chất (có trụ sở, trang thiết bị, phương tiện làm việc); có nguồn cơ sở dữ liệu thông tin cần thiết để thực hiện hoạt động giám định. Quy định cũng không làm rõ hơn những trang thiết bị, phương tiện làm việc của hoạt động giám định sở hữu công nghiệp gồm những phương tiện, trang thiết bị nào? Những cơ sở dữ liệu nào được xem là phục vụ cho hoạt động giám định? Từ sự thiếu rõ ràng này khiến cho việc nhận diện tính đặc thù của các điều kiện này đối với hoạt động giám định sở hữu công nghiệp là khá khó khăn (các ngành, nghề kinh doanh khác cũng có thể đòi hỏi có trụ sở, trang thiết bị, phương tiện làm việc hay sử dụng các nguồn dữ liệu thông tin phục vụ cho hoạt động kinh doanh) qua đó, không nhận diện được mục tiêu quản lý nhà nước đối với ngành, nghề này.

## Can thiệp vào quyền tự quyết của doanh nghiệp

“Doanh nghiệp có quyền thuê, tuyển dụng và sử dụng lao động theo yêu cầu kinh doanh”<sup>156</sup>.

Qua rà soát nhận thấy, một số điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực chứng nhận sự phù hợp có sự can thiệp một cách bất hợp lý đối với quyền tự chủ trên của doanh nghiệp. Điều kiện này thể hiện dưới dạng: yêu cầu về loại hợp đồng lao động (hợp đồng lao động có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc hợp đồng lao động không xác định thời hạn) doanh nghiệp phải ký kết đối với nhân sự (là thử nghiệm viên, giám định viên, kiểm định viên, chuyên gia đánh giá).

Mục tiêu của quy định này, suy đoán là nhằm đảm bảo doanh nghiệp đáp ứng điều kiện về nhân sự. Tuy nhiên, cách thức quy định lại chưa phù hợp và ít ý nghĩa trên thực tế. Bởi tùy theo nhu cầu của mình, doanh nghiệp có thể lựa chọn hình thức hợp đồng lao động để ký kết và các bên có thể chấm dứt hợp đồng lao động trước thời hạn dựa vào thỏa thuận. Như vậy, yêu cầu về thời hạn của hợp đồng không có gì đảm bảo rằng lao động đó sẽ làm việc ổn định tại doanh nghiệp.



# Rà soát chi tiết

## I. KINH DOANH DỊCH VỤ ĐÁNH GIÁ SỰ PHÙ HỢP

### ĐÁP ỨNG VỚI CÁC MỤC TIÊU TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

Về tính chất, bản thân các dịch vụ đánh giá sự phù hợp không hàm chứa các yếu tố hay nguy cơ rủi ro đối với các lợi ích công cộng truyền thống (như an ninh, an toàn tính mạng, tài sản, sức khỏe, môi trường, đạo đức...) bởi đây thuần túy là việc kiểm tra, đánh giá đặc tính kỹ thuật của hàng hóa, dịch vụ bằng các phương pháp kỹ thuật/chuyên môn nhất định, chỉ tác động trực tiếp lên đối tượng được kiểm tra/đánh giá mà không ảnh hưởng vật lý tới bất kỳ đối tượng nào khác.

Tuy nhiên, xét từ góc độ hệ quả/kết quả, các dịch vụ này có thể dẫn tới những ảnh hưởng nhất định đến một số các chủ thể, các lợi ích công cộng và do đó ẩn chứa các nguy cơ gây rủi ro với các chủ thể, lợi ích công cộng này. Các rủi ro này chủ yếu liên quan tới tính chính xác và tin cậy của kết quả phân tích, kiểm định kỹ thuật khi mà các kết quả này là căn cứ chủ yếu, trong nhiều trường hợp là duy nhất, cho các hành động, hành xử, quyền và/hoặc nghĩa vụ tiếp theo của các chủ thể liên quan (trong đó có cả các chủ thể đơn lẻ, Nhà nước và xã hội).

### CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật 2007;
- Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa 2007;
- Luật đầu tư 2014;
- Nghị định 107/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 01/7/2016 quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ đánh giá sự phù hợp.

Các quy định về điều kiện kinh doanh đều được quy định tại văn bản cấp Nghị định trở lên, phù hợp về mặt thẩm quyền theo quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014.

## 1. KINH DOANH DỊCH VỤ GIÁM ĐỊNH CHẤT LƯỢNG SẢN PHẨM, HÀNG HÓA

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>157</sup>:

- Là tổ chức được thành lập theo quy định của pháp luật;
- Có hệ thống quản lý và năng lực hoạt động đáp ứng các yêu cầu quy định trong tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO/IEC 17020:2012 hoặc tiêu chuẩn quốc tế ISO/IEC 17020:2012 hoặc tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế đối với giám định chuyên ngành;
- Có ít nhất 04 giám định viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn), đáp ứng điều kiện:
  - Có trình độ tốt nghiệp cao đẳng trở lên và chuyên môn phù hợp đối với sản phẩm, hàng hóa giám định;
  - Được đào tạo về tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO/IEC 17020:2012 hoặc tiêu chuẩn quốc tế ISO/IEC 17020:2012 hoặc tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế đối với giám định chuyên ngành;
  - Có kinh nghiệm làm việc 03 năm trở lên (kể từ thời điểm tốt nghiệp cao đẳng hoặc đại học), trong đó có 02 năm làm công tác giám định chất lượng sản phẩm, hàng hóa.

157: Điều 13 Nghị định 107/2016/NĐ-CP

Trường hợp bổ sung lĩnh vực hoạt động giám định, phải có ít nhất 02 giám định viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn) tương ứng với lĩnh vực giám định đăng ký bổ sung, đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản này.

### b. Phân tích:

● Về điều kiện “có ít nhất 04 giám định viên chính thức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn)”: Điều kiện này, suy đoán là nhằm mục đích đảm bảo tổ chức giám định có nhân lực đủ trình độ thực hiện giám định. Tuy nhiên, yêu cầu cứng về số lượng nhân viên chính thức và yêu cầu điều kiện về “ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn” lại chưa hợp lý ở các góc độ:

- Có thể yêu cầu về số lượng giám định viên để đảm bảo một quy trình giám định sản phẩm có chất lượng và chính xác. Nhưng, trong trường hợp doanh nghiệp thực hiện nhiều hoạt động giám định cùng thời điểm thì yêu cầu về số lượng 04 giám định viên là không đủ và cũng khó để xác định được bao nhiêu người là phù hợp, bởi hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp khó dự đoán được trong từng thời kỳ. Như vậy thì yêu cầu số lượng “cứng” về giám định viên là ít ý nghĩa;
- Yêu cầu về loại hợp đồng lao động mà doanh nghiệp phải ký kết với giám định viên là can thiệp vào quyền tự quyết của doanh nghiệp. Tùy thuộc vào nhu cầu của doanh nghiệp sẽ xác định loại hợp đồng lao động sẽ ký kết. Mặt khác, ngay cả khi hợp đồng lao động được ký với thời hạn 12 tháng trở lên hoặc không xác định thời hạn cũng không đảm bảo được tính ổn định của nhân sự trong công ty, bởi các bên có thể chấm dứt hợp đồng lao động trước thời hạn theo thỏa thuận.

Đối với hoạt động giám định, giám định viên là yếu tố quan trọng, quyết định đến chất lượng của dịch vụ. Thay vì yêu cầu cứng số lượng giám định viên chính thức, Nhà nước có thể quản lý theo hướng đặt ra tiêu chuẩn quy trình giám định (trong đó có thể đặt ra các yêu cầu về giám định viên cả về số lượng lẫn chất lượng) mà doanh nghiệp giám định buộc phải đáp ứng.

● Về kinh nghiệm làm việc của giám định viên: Yêu cầu về kinh nghiệm làm việc là một trong những cản trở đáng kể cho các đối tượng có trình độ nhưng thiếu kinh nghiệm tham gia vào hoạt động này. Hơn nữa, theo quy định, giám định viên phải đáp ứng điều kiện “được đào tạo về tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO/IEC 17020:2012 hoặc tiêu chuẩn quốc tế ISO/IEC 17020:2012 hoặc tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế đối với giám định chuyên ngành” đã chứng minh được cá nhân có đủ trình độ để thực hiện giám định chất lượng sản phẩm, hàng hóa.

### c. Đề xuất:

- Sửa đổi điều kiện “Có ít nhất 04 giám định viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn)...” thành điều kiện “có giám định viên đáp ứng các điều kiện”;
- Bỏ điều kiện về kinh nghiệm 03 năm trở lên của giám định viên.

## 2. DỊCH VỤ CHỨNG NHẬN SẢN PHẨM, HỆ THỐNG QUẢN LÝ

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>158</sup>:

- Là tổ chức được thành lập theo quy định của pháp luật;
- Có hệ thống quản lý và năng lực hoạt động đáp ứng các yêu cầu quy định trong tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế và hướng dẫn quốc tế cho mỗi loại hình tương ứng sau đây:

- Tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO/IEC 17065:2013 hoặc tiêu chuẩn quốc tế ISO/IEC 17065:2012 hoặc tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế đối với chứng nhận chuyên ngành và các hướng dẫn liên quan của Diễn đàn Công nhận Quốc tế (IAF) hoặc tiêu chuẩn tương ứng với yêu cầu của chương trình chứng nhận đặc thù đối với hoạt động chứng nhận sản phẩm, hàng hóa;
- Tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO/IEC 17021-1:2015 hoặc tiêu chuẩn quốc tế ISO/IEC 17021-1:2015 và các hướng dẫn liên quan của Diễn đàn Công nhận Quốc tế (IAF) hoặc tiêu chuẩn tương ứng với yêu cầu của chương trình chứng nhận đặc thù đối với hoạt động chứng nhận hệ thống quản lý.
- Có ít nhất 04 chuyên gia đánh giá chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn), đáp ứng các điều kiện sau:
  - Có trình độ tốt nghiệp đại học trở lên và chuyên môn phù hợp đối với chương trình chứng nhận;
  - Được đào tạo và cấp chứng chỉ hoàn thành khóa đào tạo về kỹ năng đánh giá chứng nhận tương ứng tại cơ sở đào tạo do Bộ Khoa học và Công nghệ công bố hoặc thừa nhận theo quy định của pháp luật;

Được đào tạo và cấp chứng chỉ hoàn thành khóa đào tạo về kỹ thuật chứng nhận sản phẩm chuyên ngành theo quy định của pháp luật chuyên ngành trong trường hợp có quy định;

- Có kinh nghiệm làm việc 03 năm trở lên (kể từ thời điểm tốt nghiệp đại học) và kinh nghiệm làm việc phù hợp với yêu cầu quy định của chương trình chứng nhận tương ứng;
- Có kinh nghiệm đánh giá 04 cuộc trở lên, với ít nhất 20 ngày công đánh giá đối với chương trình chứng nhận tương ứng.

Trường hợp bổ sung lĩnh vực hoạt động chứng nhận, phải có ít nhất 02 chuyên gia chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn) tương ứng với mỗi lĩnh vực chứng nhận đăng ký bổ sung, đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản này.

### b. Phân tích:

- **Đối với điều kiện về nhân sự:** Phân tích tương tự như điều kiện kinh doanh dịch vụ giám định chất lượng sản phẩm, hàng hóa, đối với các điều kiện:
  - Có 4 chuyên gia đánh giá chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn);
  - Kinh nghiệm 03 năm trở lên (kể từ thời điểm tốt nghiệp đại học) và kinh nghiệm làm việc phù hợp với yêu cầu quy định của chương trình chứng nhận tương ứng của chuyên gia đánh giá chính thức của tổ chức.
- **Đối với điều kiện “có kinh nghiệm đánh giá 04 cuộc trở lên, với ít nhất 20 ngày công đánh giá đối với chương trình chứng nhận tương ứng” của chuyên gia đánh giá:**

Quy định về điều kiện để trở thành chuyên gia đánh giá được hiểu cá nhân phải đáp ứng tất cả điều kiện mới được làm chuyên gia đánh giá và chỉ là chuyên gia đánh giá mới được thực hiện đánh giá, giám định chất lượng sản phẩm, hàng hóa. Nếu theo cách hiểu này thì làm thế nào cá nhân đáp ứng được điều kiện “có kinh nghiệm đánh giá 04 cuộc trở lên”?

### c. Đề xuất:

- Sửa đổi điều kiện “Có ít nhất 04 chuyên gia đánh giá chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn)...” thành điều kiện “có chuyên gia đánh giá đáp ứng các điều kiện”;
- Bỏ điều kiện về kinh nghiệm (làm việc 03 năm trở lên; đánh giá 04 cuộc trở lên) đối với chuyên gia đánh giá.

### 3. DỊCH VỤ THỬ NGHIỆM CHẤT LƯỢNG SẢN PHẨM, HÀNG HÓA

#### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>159</sup>:

- Là tổ chức được thành lập theo quy định của pháp luật;
- Có hệ thống quản lý và năng lực hoạt động đáp ứng các yêu cầu quy định trong tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO/IEC 17025:2007 hoặc tiêu chuẩn quốc tế ISO/IEC 17025:2005 hoặc tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế đối với thử nghiệm chuyên ngành;
- Có ít nhất 04 thử nghiệm viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn), được đào tạo về tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO/IEC 17025:2007 hoặc tiêu chuẩn quốc tế ISO/IEC 17025:2005 hoặc tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế đối với thử nghiệm chuyên ngành;

Trường hợp bổ sung lĩnh vực hoạt động thử nghiệm, phải có ít nhất 02 thử nghiệm viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn) tương ứng với lĩnh vực thử nghiệm đăng ký bổ sung, được đào tạo về tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO/IEC 17025:2007 hoặc tiêu chuẩn quốc tế ISO/IEC 17025:2005 hoặc tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế đối với thử nghiệm chuyên ngành;

- Có máy móc, thiết bị, dụng cụ thử nghiệm, đo lường phù hợp với quy định của pháp luật và phù hợp, với lĩnh vực hoạt động thử nghiệm tương ứng.

#### b. Phân tích:

Phân tích tương tự như điều kiện kinh doanh dịch vụ giám định chất lượng sản phẩm, hàng hóa, đối với điều kiện: “Có 4 thử nghiệm viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn).”

#### c. Đề xuất:

Sửa đổi điều kiện “Có ít nhất 04 thử nghiệm viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn)...” thành điều kiện “có thử nghiệm viên đánh giá đáp ứng các điều kiện”.

### 4. DỊCH VỤ KIỂM ĐỊNH CHẤT LƯỢNG SẢN PHẨM, HÀNG HÓA TRONG QUÁ TRÌNH SỬ DỤNG

#### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>160</sup>:

- Là tổ chức được thành lập theo quy định của pháp luật;
- Có hệ thống quản lý và năng lực hoạt động đáp ứng các yêu cầu quy định trong tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO 9001:2008 hoặc các tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế đối với kiểm định chuyên ngành;
- Có ít nhất 04 kiểm định viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn), đáp ứng yêu cầu chuyên môn đối với lĩnh vực kiểm định tương ứng, được đào tạo về tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO 9001:2008;

Trường hợp bổ sung lĩnh vực hoạt động kiểm định, phải có ít nhất 02 kiểm định viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn) tương ứng với lĩnh vực kiểm định đăng ký bổ sung, được đào tạo về tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO 9001:2008;

- Có máy móc, thiết bị, dụng cụ theo yêu cầu tại quy trình kiểm định.

159: Điều 5 Nghị định 107/2016/NĐ-CP

160: Điều 9 Nghị định 107/2016/NĐ-CP

### b. Phân tích:

Phân tích tương tự như điều kiện kinh doanh dịch vụ giám định chất lượng sản phẩm, hàng hóa, đối với các điều kiện:

Có 4 kiểm nghiệm viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn)

### c. Đề xuất:

Sửa đổi điều kiện “Có ít nhất 04 kiểm định viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn)...” thành điều kiện “có kiểm định viên đánh giá đáp ứng các điều kiện”.

## II. KINH DOANH MŨ BẢO HIỂM CHO NGƯỜI ĐI MÔ TÔ, XE GẮN MÁY

### ĐÁP ỨNG VỚI CÁC MỤC TIÊU TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

“Mũ bảo hiểm” là loại hàng hóa có tính chất bảo vệ tính mạng, sức khỏe của con người khi sử dụng phương tiện xe máy lưu thông trên đường. Như vậy, yêu cầu cần kiểm soát ở đây chính là làm thế nào để các sản phẩm đến tay người tiêu dùng có thể thực hiện được chức năng bảo vệ sức khỏe, tính mạng người sử dụng, nói cách khác, chính là phải kiểm soát chất lượng sản phẩm.

Mũ bảo hiểm được xác định là hàng hóa phải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia trước khi lưu thông trên thị trường. Hoạt động chứng nhận sự phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật có thể do các tổ chức chứng nhận sự phù hợp thực hiện. Do đó, cho dù doanh nghiệp sản xuất mũ bảo hiểm bằng quy trình nào với nguồn nhân lực, số vốn ra sao thì sản phẩm cuối cùng cũng phải phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật - hoạt động có thể do tổ chức chứng nhận sự phù hợp thực hiện.

Hơn nữa, có rất nhiều loại hàng hóa thuộc Nhóm 2 (nhóm hàng hóa phải đáp ứng các quy chuẩn kỹ thuật), cơ chế quản lý được áp dụng chỉ kiểm soát chất lượng sản phẩm đầu ra chứ không phải áp đặt điều kiện về mặt chủ thể sản xuất.

Vì vậy, không cần thiết phải kiểm soát bằng điều kiện kinh doanh đối với doanh nghiệp sản xuất mũ bảo hiểm.

### CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật đầu tư 2014;
- Nghị định số 87/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 01/7/2016 quy định điều kiện kinh doanh mũ bảo hiểm cho người đi xe gắn máy.

Các điều kiện kinh doanh được quy định tại văn bản cấp Nghị định trở lên, phù hợp về mặt thẩm quyền quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014.

## 1. SẢN XUẤT MŨ BẢO HIỂM

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>161</sup>:

- Doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật;
- Hệ thống quản lý chất lượng được xây dựng, áp dụng đáp ứng các yêu cầu quy định của tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO 9001 hoặc tiêu chuẩn quốc tế ISO 9001;

161: Điều 5 Nghị định 87/2016/NĐ-CP

- Tối thiểu 01 nhân viên kỹ thuật có trình độ trung cấp hoặc cao đẳng chuyên ngành khoa học, kỹ thuật trở lên, được ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc ký hợp đồng lao động không xác định thời hạn;
- Cơ sở vật chất, kỹ thuật: Có các yêu cầu về Nhà xưởng (địa điểm sản xuất có địa chỉ cụ thể, rõ ràng; có diện tích mặt bằng để lắp đặt trang thiết bị sản xuất, kiểm tra chất lượng); Trang thiết bị sản xuất (đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật để sản xuất mũ bảo hiểm có chất lượng phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia...); Trang thiết bị kiểm tra chất lượng (sở hữu/thuê phòng thử nghiệm đủ năng lực thử nghiệm các chỉ tiêu chất lượng của mũ bảo hiểm phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia...).

### b. Phân tích:

Các điều kiện được thiết kế cho doanh nghiệp sản xuất mũ bảo hiểm được hiểu nhằm đảm bảo chất lượng của mũ bảo hiểm trước khi lưu thông ra thị trường. Tuy nhiên, như đã phân tích ở trên, chất lượng của sản phẩm có thể được kiểm soát thông qua một tổ chức chứng nhận sự phù hợp, do đó những yêu cầu về điều kiện như nhân lực, cơ sở vật chất dường như là không cần thiết. Các điều kiện kỹ thuật ở trên có thể quy định trong Quy chuẩn kỹ thuật mà không cần phải thiết kế thành điều kiện kinh doanh.

### c. Đề xuất:

- Không xác định “sản xuất mũ bảo hiểm” là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện;
- Bỏ các quy định về điều kiện sản xuất mũ bảo hiểm.

## 2. NHẬP KHẨU MŨ BẢO HIỂM

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>162</sup>:

- Doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật;
- Thực hiện các biện pháp quản lý chất lượng theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đối với mũ bảo hiểm nhập khẩu trước khi thông quan.

### b. Phân tích:

- **Tính đặc thù:** các quy định về điều kiện đối với chủ thể nhập khẩu mũ bảo hiểm không có tính đặc thù đối với hoạt động nhập khẩu loại hàng hóa này, do đó không làm được tại sao lại phải kiểm soát hoạt động này bằng điều kiện kinh doanh, trong khi các loại hàng hóa tương tự khác lại không bị ràng buộc bởi các điều kiện kinh doanh;
- **Tính hợp lý:** yêu cầu chỉ có doanh nghiệp mới được phép nhập khẩu mũ bảo hiểm là sự giới hạn đáng kể các chủ thể muốn thực hiện hoạt động kinh doanh này, bởi bên cạnh doanh nghiệp còn có các chủ thể kinh doanh khác như hộ kinh doanh, cá nhân đăng ký kinh doanh. Thực tế, các chủ thể này đã và đang tham gia vào hoạt động phân phối mũ bảo hiểm trên thị trường. Việc không cho họ tham gia vào hoạt động nhập khẩu mũ bảo hiểm - trong khi không rõ về mục tiêu quản lý nhà nước của việc giới hạn này, sẽ gây bất lợi đáng kể cho hoạt động kinh doanh của các chủ thể này, nhất là việc tiếp cận nguồn cung sản phẩm.
- **Về chủ thể phải đáp ứng:** yêu cầu về “biện pháp quản lý chất lượng” của mũ bảo hiểm nhập khẩu không phải là điều kiện đối với chủ thể kinh doanh, đây là nghĩa vụ của các doanh nghiệp nhập khẩu.

### c. Đề xuất:

- Bỏ các điều kiện nhập khẩu mũ bảo hiểm.

162: Điều 10 Nghị định 87/2016/NĐ-CP

### 3. PHÂN PHỐI MŨ BẢO HIỂM

#### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>163</sup>:

- Doanh nghiệp; hộ kinh doanh, hộ gia đình đăng ký hộ kinh doanh theo quy định của Chính phủ về đăng ký doanh nghiệp;
- Đại lý, cửa hàng bán lẻ mũ bảo hiểm: Phải có địa điểm cụ thể và địa chỉ, rõ ràng; phải có biển hiệu ghi rõ đại lý hoặc cửa hàng bán lẻ mũ bảo hiểm cho người đi mô tô được gắn hoặc treo tại vị trí mặt trước bên ngoài của đại lý hoặc cửa hàng ở vị trí dễ quan sát.

#### b. Phân tích:

- **Không có tính đặc thù:** Các điều kiện về mặt chủ thể cũng như yêu cầu về đại lý, cửa hàng bán lẻ mũ bảo hiểm có thể có ở bất kỳ hoạt động phân phối của các loại hàng hóa thông thường nào khác;
- **Không rõ mục tiêu quản lý:** việc yêu cầu về địa điểm và biển hiệu không rõ nhằm mục tiêu quản lý nhà nước gì? Nếu để đảm bảo cho việc dễ dàng nhận diện được thương hiệu, địa điểm mua bán mũ bảo hiểm, thì đây là vấn đề của thị trường, các chủ thể kinh doanh sẽ tự nhận biết và thực hiện. Nếu không thực hiện thì cũng không ảnh hưởng đáng kể nào đến các trật tự công khiến Nhà nước buộc phải can thiệp.

#### c. Đề xuất:

- Bỏ các quy định về điều kiện phân phối mũ bảo hiểm

## III. GIÁM ĐỊNH VỀ SỞ HỮU TRÍ TUỆ

### ĐÁP ỨNG VỚI MỤC TIÊU TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

“Giám định về sở hữu trí tuệ là việc tổ chức, cá nhân có thẩm quyền sử dụng kiến thức, nghiệp vụ chuyên môn để đánh giá, kết luận về những vấn đề có liên quan đến vụ việc xâm phạm quyền sở hữu trí tuệ”<sup>164</sup>.

Kết quả của hoạt động giám định sở hữu trí tuệ sẽ là căn cứ để giải quyết các tranh chấp liên quan đến sở hữu trí tuệ. Nếu có bất kỳ rủi ro nào xuất phát từ hoạt động giám định này thì chủ thể bị tác động/thiệt hại là Nhà nước (sẽ ban hành các quyết định xử lý sai), các bên trong tranh chấp. Điều này sẽ tác động đến trật tự công, trật tự xã hội, vì vậy cần kiểm soát chủ thể cung cấp dịch vụ giám định.

Xác định hoạt động giám định sở hữu trí tuệ là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện là hợp lý, phù hợp với các mục tiêu quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật đầu tư 2014.

#### CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật sở hữu trí tuệ năm 2005;
- Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật sở hữu trí tuệ năm 2009;
- Nghị định số 105/2006/NĐ-CP của Chính phủ ngày 22/9/2006 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật sở hữu trí tuệ về bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ và quản lý nhà nước về sở hữu trí tuệ;
- Nghị định số 119/2010/NĐ-CP của Chính phủ ngày 30/12/2010 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 105/2006/NĐ-CP của Chính phủ ngày 22/9/2006 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật sở hữu trí tuệ về bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ và quản lý nhà nước về sở hữu trí tuệ;

163: Điều 11 Nghị định 87/2016/NĐ-CP

164: Khoản 26 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung Luật sở hữu trí tuệ năm 2009

- Nghị định số 105/2006/NĐ-CP của Chính phủ ngày 22/9/2006 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật sở hữu trí tuệ về bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ và quản lý nhà nước về sở hữu trí tuệ;
- Thông tư số 04/2012/TT-BKHHCN của Bộ Khoa học và Công nghệ ngày 13/02/2012 sửa đổi, bổ sung một số quy định của Thông tư số 01/2008/TT-BKHHCN ngày 25/02/2008 hướng dẫn việc cấp, thu hồi thẻ giám định viên sở hữu công nghiệp và giấy chứng nhận tổ chức đủ điều kiện hoạt động giám định sở hữu công nghiệp, được sửa đổi, bổ sung theo Thông tư số 04/2009/TT-BKHHCN ngày 27/3/2009 và Thông tư số 18/2010/TT-BKHHCN ngày 22/7/2011.

Các điều kiện kinh doanh được quy định tại văn bản cấp Nghị định trở lên, phù hợp về mặt thẩm quyền quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014.

## 1. TỔ CHỨC GIÁM ĐỊNH SỞ HỮU TRÍ TUỆ

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>165</sup>:

- Chủ thể: doanh nghiệp; hợp tác xã, liên hiệp hợp tác xã; đơn vị sự nghiệp; tổ chức hành nghề luật sư (trừ chi nhánh của tổ chức hành nghề luật sư nước ngoài, công ty luật trách nhiệm hữu hạn một trăm phần trăm vốn nước ngoài, công ty luật trách nhiệm hữu hạn dưới hình thức liên doanh giữa tổ chức hành nghề luật sư Việt Nam và tổ chức hành nghề luật sư nước ngoài);
- Nhân sự: có ít nhất một giám định viên sở hữu trí tuệ;
- Cơ sở vật chất: có trụ sở, trang thiết bị, phương tiện làm việc;
- Có nguồn cơ sở dữ liệu thông tin cần thiết để thực hiện hoạt động giám định.

### b. Phân tích:

- **Về nhân sự:** Hoạt động giám định sở hữu trí tuệ được thực hiện chủ yếu dựa vào năng lực của các giám định viên, vì vậy yêu cầu về năng lực chuyên môn của nhân sự (là giám định viên có thể giám định viên) là hợp lý;
- **Về cơ sở vật chất:** Yêu cầu về cơ sở vật chất, trang thiết bị, phương tiện làm việc là không cần thiết, bởi quy định này vừa không có tính đặc thù đối với nghề giám định vừa chưa rõ ràng (những trang thiết bị, phương tiện làm việc nào phù hợp với nghề giám định sở hữu trí tuệ?);
- **Về yêu cầu có nguồn cơ sở dữ liệu thông tin:** Yêu cầu này là không cần thiết, bởi để thực hiện được hoạt động giám định, các giám định viên sẽ phải có/tìm kiếm thông tin cần thiết phục vụ cho công việc của mình. Đây là điều hiển nhiên, do đó không cần thiết phải quy định.

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện về cơ sở vật chất (có trụ sở, trang thiết bị, phương tiện làm việc);
- Bỏ điều kiện: có nguồn cơ sở dữ liệu thông tin cần thiết để thực hiện hoạt động giám định.

165: Khoản 10 Điều 1 Nghị định 119/2010/NĐ-CP; khoản 3 Điều 201 Luật sở hữu trí tuệ



## 2. GIÁM ĐỊNH VIÊN SỞ HỮU TRÍ TUỆ<sup>166</sup>

### a. Điều kiện cụ thể:

- Là công dân Việt Nam, có năng lực hành vi dân sự đầy đủ;
- Thường trú tại Việt Nam (có nơi sinh sống thường xuyên, ổn định, không có thời hạn tại Việt Nam và đăng ký thường trú theo quy định của pháp luật về nơi cư trú);
- Có phẩm chất đạo đức tốt (không bị xử lý vi phạm hành chính do vi phạm pháp luật về sở hữu công nghiệp hoặc về hành vi vi phạm đạo đức nghề nghiệp và không thuộc diện bị truy cứu trách nhiệm hình sự hoặc đã bị kết án mà chưa được xóa án tích);
- Có trình độ đại học trở lên về chuyên ngành phù hợp với lĩnh vực đề nghị cấp thẻ giám định, đã qua thực tế hoạt động chuyên môn trong lĩnh vực đó từ năm năm trở lên và đạt yêu cầu kiểm tra nghiệp vụ về giám định (đã trực tiếp làm công tác giải quyết tranh chấp, khiếu nại, thanh tra, kiểm tra, pháp chế, tư vấn pháp luật về sở hữu công nghiệp, nghiên cứu khoa học có chức danh nghiên cứu viên, giảng dạy về sở hữu công nghiệp có chức danh giảng viên từ 05 năm trở lên, hoặc những người đã trực tiếp làm công tác giải thích, hướng dẫn thi hành các quy định pháp luật, xây dựng quy chế, trực tiếp thực hiện hoặc xét duyệt kết quả thẩm định nội dung đơn đăng ký sáng chế (gồm cả giải pháp hữu ích), hoặc đơn đăng ký kiểu dáng công nghiệp, hoặc đơn đăng ký nhãn hiệu hoặc đơn đăng ký chỉ dẫn địa lý (gồm cả tên gọi xuất xứ hàng hóa) tại các cơ quan sở hữu công nghiệp quốc gia hoặc quốc tế từ 05 năm trở lên, hoặc những người đã hành nghề dịch vụ đại diện sở hữu công nghiệp từ 05 năm trở lên).

### b. Phân tích:

Yêu cầu vừa có số năm kinh nghiệm vừa “đạt yêu cầu kiểm tra nghiệp vụ về giám định” là quá mức cần thiết. Tương tự như các phân tích về yêu cầu kinh nghiệm của các ngành, nghề trên, điều kiện này không chứng minh được trình độ chuyên môn của người được cấp thẻ nhưng lại là rào cản lớn cho những người có trình độ nhưng thiếu kinh nghiệm tham gia vào hoạt động này.

Mặt khác, trong hồ sơ cấp thẻ giám định viên<sup>167</sup> không có tài liệu nào thể hiện về số năm kinh nghiệm và tài liệu này lại có trong yêu cầu khi đăng ký thi nghiệp vụ giám định về sở hữu công nghiệp<sup>168</sup>. Điều này cho thấy, các điều kiện kinh doanh đã được “ấn” trong các quy định về điều kiện thi nghiệp vụ chuyên môn, chứng chỉ và không được quy định tại văn bản đúng thẩm quyền (từ cấp Nghị định trở lên).

Tuy nhiên, vướng mắc trong các vấn đề liên quan đến cấp thẻ giám định viên sở hữu trí tuệ liên quan đến thực thi. Theo phản ánh của doanh nghiệp, thì trong suốt thời gian dài cơ quan nhà nước có thẩm quyền không tổ chức thi kiểm tra để cấp chứng chỉ hành nghề, vì vậy số lượng người được cấp thẻ giám định viên là rất ít<sup>169</sup>. Điều này dẫn tới việc, khi có nhu cầu về giám định sở hữu trí tuệ, rất khó để tìm ra người đủ trình độ/được phép thực hiện hoạt động giám định. Và vô hình trung trở thành rào cản cho các chủ thể muốn tham gia vào thị trường này.

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện về kinh nghiệm để được cấp thẻ giám định viên;
- Đối với hoạt động tổ chức thi và cấp chứng chỉ nghiệp vụ giám định, cần ràng buộc trách nhiệm của cơ quan có thẩm quyền trong việc tổ chức thi và cấp chứng chỉ nghiệp vụ (yêu cầu mỗi năm có bao nhiêu kỳ thi). Cần nghiên cứu để có thể chuyển giao hoạt động đào tạo và sát hạch nghiệp vụ cho các tổ chức ngoài Nhà nước (ví dụ: các hiệp hội nghề nghiệp) tương tự như các chứng chỉ chuyên môn khác đã giao cho Hiệp hội (ví dụ: Hiệp hội tư vấn xây dựng Việt Nam cấp chứng chỉ hành nghề hoạt động xây dựng).

166: Khoản 12 Điều 1 Nghị định 119/2010/NĐ-CP, Khoản 26 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung Luật sở hữu trí tuệ năm 2009

167: Thông tư 18/2011/TT-BKHCN của Bộ Khoa học và Công nghệ ngày 22/7/2011 sửa đổi, bổ sung một số quy định của Thông tư 01/2007/TT-BKHCN ngày 14/02/2007, được sửa đổi, bổ sung theo Thông tư 13/2010/TT-BKHCN ngày 31/7/2010 và Thông tư 01/2008/TT-BKHCN ngày 25/02/2007 được sửa đổi, bổ sung theo Thông tư 04/2009/TT-BKHCN ngày 27/3/2009

168: [http://www.noip.gov.vn/noip/resource.nsf/vwResourceList/52348D5ECB7255244725768500258D58/\\$FILE/Thutuc24%20Dkkiemtra%20nghiepvu%20daidien.pdf](http://www.noip.gov.vn/noip/resource.nsf/vwResourceList/52348D5ECB7255244725768500258D58/$FILE/Thutuc24%20Dkkiemtra%20nghiepvu%20daidien.pdf)

169: <http://aninhthudo.vn/phap-luat/vuong-mac-trong-cong-tac-giam-dinh-so-huu-tri-tue/369937.antd>

## IV. ĐẠI DIỆN SỞ HỮU CÔNG NGHIỆP

### ĐÁP ỨNG VỚI CÁC MỤC TIÊU QUY ĐỊNH TẠI KHOẢN 1 ĐIỀU 7 LUẬT ĐẦU TƯ 2014

Đại diện sở hữu công nghiệp là hoạt động liên quan đến xác lập và bảo đảm việc thực thi quyền sở hữu công nghiệp. Đây là hoạt động dịch vụ chủ yếu dựa vào kiến thức chuyên môn của cá nhân trong tổ chức cung cấp. Kết quả của hoạt động này tác động đến quyền lợi của chủ thể được đại diện và các tranh chấp phát sinh đối liên quan đến quyền sở hữu công nghiệp.

Vì vậy, yêu cầu về trình độ chuyên môn của cá nhân thực hiện quyền đại diện công nghiệp là hợp lý, vừa đảm bảo quyền lợi cho bên được đại diện vừa hạn chế các tranh chấp liên quan có thể phát sinh.

### CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật chuyển giao công nghệ năm 2005;
- Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật sở hữu trí tuệ năm 2009.

Các điều kiện kinh doanh được quy định tại văn bản cấp luật, phù hợp về mặt thẩm quyền quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014.

## 1. TỔ CHỨC KINH DOANH DỊCH VỤ ĐẠI DIỆN SỞ HỮU CÔNG NGHIỆP<sup>170</sup>

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể:

- Là doanh nghiệp, hợp tác xã, tổ chức hành nghề luật sư, tổ chức dịch vụ khoa học và công nghệ được thành lập và hoạt động theo quy định của pháp luật, trừ tổ chức hành nghề luật sư nước ngoài hành nghề tại Việt Nam;
- Có chức năng hoạt động dịch vụ đại diện sở hữu công nghiệp được ghi nhận trong Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh, Giấy chứng nhận đăng ký hoạt động (sau đây gọi chung là Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);
- Người đứng đầu tổ chức hoặc người được người đứng đầu tổ chức uỷ quyền phải đáp ứng các điều kiện hành nghề dịch vụ đại diện sở hữu công nghiệp.

### b. Phân tích:

Về cơ bản các điều kiện đối với tổ chức kinh doanh dịch vụ đại diện sở hữu công nghiệp là phù hợp.

### c. Đề xuất:

Giữ nguyên như quy định hiện hành.

170: Khoản 17 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung Luật sở hữu trí tuệ, năm 2009

## 2. CHỨNG CHỈ ĐẠI DIỆN SỞ HỮU CÔNG NGHIỆP

### a. Điều kiện kinh doanh cụ thể<sup>171</sup>:

- Là công dân Việt Nam, có năng lực hành vi dân sự đầy đủ;
- Thường trú tại Việt Nam;
- Có bằng tốt nghiệp đại học;
- Đã trực tiếp làm công tác pháp luật về sở hữu công nghiệp liên tục từ năm năm trở lên hoặc đã trực tiếp làm công tác thẩm định các loại đơn đăng ký sở hữu công nghiệp tại cơ quan quốc gia hoặc quốc tế về sở hữu công nghiệp liên tục từ năm năm trở lên hoặc đã tốt nghiệp khoá đào tạo pháp luật về sở hữu công nghiệp được cơ quan có thẩm quyền công nhận;
- Không phải là công chức, viên chức đang làm việc tại cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác lập và bảo đảm thực thi quyền sở hữu công nghiệp;
- Đã đạt yêu cầu tại kỳ kiểm tra về nghiệp vụ đại diện sở hữu công nghiệp do cơ quan có thẩm quyền tổ chức.

### b. Phân tích:

Hoạt động đại diện quyền sở hữu trí tuệ phần lớn dựa vào năng lực của cá nhân trực tiếp thực hiện quyền đại diện là chính, do đó các điều kiện nên hướng đến xác định năng lực của các nhân thực hiện. Về lý thuyết các cá nhân vượt qua “kỳ kiểm tra về nghiệp vụ đại diện sở hữu công nghiệp do cơ quan có thẩm quyền tổ chức” là đủ năng lực thực hiện hoạt động này.

Do đó, yêu cầu về kinh nghiệm dường như là chưa hợp lý.

### c. Đề xuất:

- Bỏ điều kiện “đã trực tiếp làm công tác pháp luật về sở hữu công nghiệp liên tục từ năm năm trở lên hoặc đã trực tiếp làm công tác thẩm định các loại đơn đăng ký sở hữu công nghiệp tại cơ quan quốc gia hoặc quốc tế về sở hữu công nghiệp liên tục từ năm năm trở lên hoặc đã tốt nghiệp khoá đào tạo pháp luật về sở hữu công nghiệp được cơ quan có thẩm quyền công nhận”.

171: Điều 155 Luật sở hữu trí tuệ năm 2005





# PHỤ LỤC VỀ CÁC VĂN BẢN RÀ SOÁT VÀ KIẾN NGHỊ



## BỘ CÔNG THƯƠNG

STT	Tên văn bản	Kiến nghị
1	Nghị định 19/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 22/3/2016 về kinh doanh khí	<p><b>ĐIỀU 7</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Bộ quy định về thời hạn thuê cầu cảng tối thiểu 05 năm;</li><li>Bộ quy định về dung tích tối thiểu của các bồn chứa 3.000 m<sup>3</sup> (ba nghìn mét khối) đối với LPG; 60.000 m<sup>3</sup> (sáu mươi nghìn mét khối) đối với LNG; 200.000 Sm<sup>3</sup> (hai trăm nghìn mét khối tiêu chuẩn) đối với CNG;</li><li>Bộ quy định về thời hạn thuê bồn chứa tối thiểu 01 năm đối với LPG; 05 năm đối với LNG và CNG;</li><li>Bộ tất cả các điều kiện áp dụng riêng đối với thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu LPG;</li><li>Bộ quy định về thời hạn thuê xe bồn LNG, CNG hoặc đường ống vận chuyển LNG, CNG tối thiểu 01 (một) năm.</li></ul> <hr/> <p><b>ĐIỀU 8</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Bộ điều kiện về thời gian thuê phòng thử nghiệm chất lượng tối thiểu 01 năm;</li><li>Bộ điều kiện về thời gian thuê bồn chứa CNG tối thiểu 01 năm;</li><li>Bộ điều kiện về dung tích tối thiểu của bồn chứa CNG.</li></ul> <hr/> <p><b>ĐIỀU 9</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Bộ điều kiện về tổng dung tích tối thiểu của bồn chứa;</li><li>Bộ điều kiện về số lượng chai LPG tối thiểu;</li><li>Bộ điều kiện “sau 02 năm kể từ ngày được cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện làm thương nhân phân phối LPG, phải có trạm nạp LPG vào chai thuộc sở hữu của thương nhân”;</li><li>Bộ điều kiện về hệ thống phân phối LPG;</li><li>Sửa đổi điều kiện “thương nhân phân phối LPG kinh doanh qua đường ống... phải có trạm cấp LPG thuộc sở hữu của thương nhân được cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện” theo hướng, thương nhân phân phối LPG kinh doanh qua đường ống có thể sở hữu hoặc thuê trạm cấp LPG;</li><li>Bộ điều kiện thời hạn thuê tối thiểu đối với xe bồn CNG hoặc đường ống vận chuyển CNG.</li></ul> <hr/> <p><b>ĐIỀU 10</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Bộ điều kiện thời hạn thuê phòng thử nghiệm tối thiểu 01 năm;</li><li>Điều chỉnh lại quy định về thương nhân thực hiện pha chế khí theo hướng áp dụng chung cho các thương nhân, chứ không chỉ cho thương nhân đầu mối mới có quyền được thực hiện hoạt động này.</li></ul>

## BỘ CÔNG THƯƠNG

STT	Tên văn bản	Kiến nghị
		<b>ĐIỀU 11</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Bỏ điều kiện về tổng sức chứa tối thiểu của kho;</li><li>Bỏ quy định về hệ thống phân phối;</li><li>Bỏ điều kiện về có hợp đồng đại lý tối thiểu 01 năm, còn hiệu lực với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối.</li></ul>
		<b>ĐIỀU 12</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Bỏ điều kiện “Có hợp đồng đại lý tối thiểu một (01) năm, còn hiệu lực với thương nhân kinh doanh LPG đầu mối hoặc tổng đại lý kinh doanh LPG”.</li></ul>
		<b>ĐIỀU 13</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Bỏ quy định “Thuộc sở hữu của thương nhân là đại lý hoặc tổng đại lý hoặc thương nhân kinh doanh LPG đầu mối”;</li><li>Bỏ quy định về quy hoạch địa điểm kinh doanh cửa hàng bán LPG chai.</li></ul>
		<b>ĐIỀU 38</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Bỏ điều kiện về tổng dung tích tối thiểu của các bồn chứa.</li></ul>
		<b>ĐIỀU 40</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Bỏ quy định về thời hạn hợp đồng thuê phương tiện tối thiểu 01 năm.</li></ul>
		<b>ĐIỀU 22</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Bỏ quy định về yêu cầu kinh nghiệm 02 năm làm việc của nhân viên trực tiếp thực hiện kiểm định chai.</li></ul>
2	Nghị định 94/2012/NĐ-CP của Chính phủ ngày 12/11/2012 về sản xuất, kinh doanh rượu	<b>KHOẢN 1 ĐIỀU 17</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Bỏ điều kiện về “có địa điểm kinh doanh cố định, địa chỉ rõ ràng, đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật, trang thiết bị theo quy định”;</li><li>Bỏ điều kiện “Có hệ thống phân phối sản phẩm rượu trên địa bàn từ 06 tỉnh trở lên (tại địa bàn mỗi tỉnh phải có từ 03 thương nhân bán buôn sản phẩm rượu trở lên)”;</li><li>Bỏ điều kiện về tổng diện tích tối thiểu hoặc khối tích tối thiểu của kho hàng;</li><li>Bỏ điều kiện tối thiểu phải có 03 xe có tải trọng từ 500 kg trở lên;</li><li>Bỏ điều kiện về vốn pháp định;</li><li>Bỏ điều kiện về giới hạn số lượng giấy phép.</li></ul>

## BỘ CÔNG THƯƠNG

STT Tên văn bản

Kiến nghị

### KHOẢN 2 ĐIỀU 17

- Bỏ điều kiện “Có địa điểm kinh doanh cố định, địa chỉ rõ ràng, đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật, trang thiết bị theo quy định”;
- Bỏ điều kiện về hệ thống bán buôn sản phẩm rượu;
- Bỏ điều kiện về “trực thuộc hệ thống kinh doanh của tổ chức, cá nhân sản xuất rượu hoặc của doanh nghiệp phân phối rượu”;
- Bỏ điều kiện tổng diện tích/khối tích tối thiểu của kho hàng;
- Bỏ điều kiện về vốn pháp định 300 triệu Việt Nam đồng;
- Bỏ giới hạn về tổng số lượng giấy phép bán buôn được cấp phép.

### KHOẢN 3 ĐIỀU 17

- Bỏ điều kiện “Có địa điểm kinh doanh cố định, địa chỉ rõ ràng, đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật, trang thiết bị theo quy định”;
- Bỏ điều kiện “Trực thuộc hệ thống phân phối của thương nhân bán buôn sản phẩm rượu”;
- Bỏ điều kiện về tổng số lượng giấy phép bán lẻ rượu trên địa bàn.

### ĐIỀU 8

Bỏ các điều kiện:

- Có dây chuyền máy móc, thiết bị, quy trình công nghệ sản xuất rượu. Toàn bộ máy móc thiết bị để sản xuất rượu phải có nguồn gốc hợp pháp;
- Có cán bộ kỹ thuật có trình độ, chuyên môn phù hợp với ngành, nghề sản xuất rượu;
- Người tham gia trực tiếp sản xuất rượu phải đảm bảo sức khỏe, không mắc bệnh truyền nhiễm.

**Bổ sung điều kiện: Đảm bảo các điều kiện về an toàn thực phẩm theo quy định tại Nghị định 77/2016/NĐ-CP.**

### ĐIỀU 11

Quy định cụ thể hơn các quy định điều kiện về môi trường, chất lượng, an toàn thực phẩm tương tự như thiết kế điều kiện của thương nhân kinh doanh sản phẩm rượu.

3 Nghị định 109/2010/NĐ-CP của Chính phủ ngày 04/11/2010 về kinh doanh xuất khẩu gạo

### ĐIỀU 4

- Bỏ “xuất khẩu gạo” ra khỏi Danh mục ngành, nghề kinh doanh có điều kiện Luật đầu tư 2014;
- Bỏ tất cả các điều kiện kinh doanh đối với doanh nghiệp xuất khẩu gạo quy định tại Nghị định 109/2010/NĐ-CP.



## BỘ CÔNG THƯƠNG

STT	Tên văn bản	Kiến nghị
4	Luật thương mại 2005; Luật đầu tư 2014;  Nghị định 140/2007/NĐ-CP của Chính phủ ngày 05/9/2007 quy định chi tiết Luật thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stíc	<b>ĐIỀU 234 LUẬT THƯƠNG MẠI 2005</b> <b>Điều 5 Nghị định 140/2007/NĐ-CP</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Bỏ điều kiện “có đủ phương tiện, thiết bị, công cụ đảm bảo tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật và có đội ngũ nhân viên đáp ứng yêu cầu”;</li><li>Điều chỉnh các điều kiện đối với thương nhân nước ngoài trong hoạt động cung cấp dịch vụ Lô-gi-stíc phù hợp với cam kết của Việt Nam khi gia nhập WTO.</li></ul>
5	Nghị định 77/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 01/7/2016 sửa đổi, bổ sung một số quy định về điều kiện đầu tư kinh doanh trong lĩnh vực mua bán hàng hóa quốc tế, hóa chất, vật liệu nổ công nghiệp, phân bón, kinh doanh khí, kinh doanh thực phẩm thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Công Thương	<b>ĐIỀU 3</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Bỏ “kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh” ra khỏi Danh mục ngành, nghề kinh doanh có điều kiện của Luật đầu tư 2014;</li><li>Bỏ tất cả điều kiện kinh doanh của doanh nghiệp kinh doanh tạm nhập, tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh, chuyển sang cơ chế kiểm soát theo hoạt động tạm nhập tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh.</li></ul>

## BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

1	Luật giao thông đường bộ năm 2008  Nghị định số 86/2014/NĐ-CP của Chính phủ ngày 10/9/2014 về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô	<b>ĐIỀU 13 NGHỊ ĐỊNH SỐ 86/2014/NĐ-CP</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Bỏ điều kiện “phương tiện phải bảo đảm số lượng, chất lượng phù hợp với hình thức kinh doanh”;</li><li>Bỏ điều kiện “Nhân viên phục vụ trên xe phải được tập huấn về nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải theo quy định của Bộ Giao thông vận tải. Nhân viên phục vụ trên xe vận tải khách du lịch còn phải được tập huấn về nghiệp vụ du lịch theo quy định của pháp luật liên quan về du lịch”;</li><li>Bỏ điều kiện đối với người điều hành vận tải “có thời gian công tác liên tục tại đơn vị vận tải từ 03 năm trở lên”;</li><li>Bỏ điều kiện “Nơi đỗ xe: Đơn vị kinh doanh vận tải phải có nơi đỗ xe phù hợp với phương án kinh doanh và đảm bảo các yêu cầu về an toàn giao thông, phòng chống cháy, nổ và vệ sinh môi trường theo quy định của pháp luật”;</li><li>Bỏ điều kiện “đối với xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách có trọng tải thiết kế từ 30 chỗ ngồi trở lên (bao gồm cả chỗ ngồi, chỗ đứng và giường nằm) phải có nhân viên phục vụ trên xe (trừ xe hợp đồng đưa đón cán bộ, công nhân viên, học sinh, sinh viên đi làm, đi học và xe buýt có thiết bị thay thế nhân viên phục vụ)”;</li><li>Bỏ điều kiện “Đăng ký và thực hiện tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải hành khách”.</li></ul>
---	---	---

STT	Tên văn bản	Kiến nghị
		<p><b>ĐIỀU 15 NGHỊ ĐỊNH SỐ 86/2014/NĐ-CP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Quy định rõ về niên hạn sử dụng đối với xe ô tô chuyển đổi công năng từ các loại xe khác thành xe ô tô chở khách sau ngày 01/01/2002;</li> <li>Bỏ quy định về yêu cầu số lượng phương tiện tối thiểu.</li> </ul> <hr/> <p><b>KHOẢN 1 ĐIỀU 6 LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ</b></p> <p>Điều 17 Nghị định 86/2014/NĐ-CP</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sửa đổi quy định về niên hạn sử dụng xe taxi theo hướng đồng nhất giữa các địa phương trong cả nước;</li> <li>Bỏ quy định Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về màu sơn của mỗi địa phương;</li> <li>Bỏ quy định về số lượng xe tối thiểu của doanh nghiệp kinh doanh hành khách bằng xe taxi;</li> <li>Bỏ quy định về quy hoạch số lượng xe taxi.</li> </ul> <hr/> <p><b>ĐIỀU 16, ĐIỀU 18, ĐIỀU 19 NGHỊ ĐỊNH 86/2014/NĐ-CP</b></p> <p>Bỏ các quy định về quy mô tối thiểu đối với đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt, kinh doanh vận tải ô tô theo hợp đồng, kinh doanh vận tải hàng hóa.</p>
2	<p>Thông tư 63/2014/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải 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</p>	<p><b>ĐIỀU 55</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bỏ quy định về cấp phù hiệu, biển hiệu.</li> </ul>
3	<p>Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015</p> <p>Nghị định 160/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 29/11/2016 quy định về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển</p>	<p><b>ĐIỀU 5, 6</b></p> <p><b>Bỏ điều kiện về tổ chức bộ máy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Có bộ phận quản lý hoạt động kinh doanh, khai thác vận tải biển;</li> <li>Có bộ phận thực hiện công tác pháp chế.</li> </ul> <p><b>Bỏ điều kiện về tài chính:</b> Phải có bảo lãnh của tổ chức tín dụng hoặc chi nhánh ngân hàng nước ngoài để bảo đảm nghĩa vụ của chủ tàu đối với thuyền viên; mức bảo lãnh tối thiểu là 05 tỷ đồng Việt Nam/500 triệu đồng Việt Nam;</p> <p><b>Bỏ điều kiện về nhân lực:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Người phụ trách bộ phận quản lý hoạt động kinh doanh, khai thác vận tải biển phải tốt nghiệp cao đẳng trở lên thuộc một trong các chuyên ngành hàng hải, ngoại thương, thương mại hoặc kinh tế;</li> <li>Người phụ trách bộ phận thực hiện công tác pháp chế phải tốt nghiệp cao đẳng trở lên thuộc chuyên ngành luật.</li> </ul> <p><b>Sửa đổi điều kiện về tàu thuyền theo hướng:</b> doanh nghiệp sở hữu hoặc thuê tàu biển.</p>

STT	Tên văn bản	Kiến nghị
		<p><b>ĐIỀU 242 BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM 2015, ĐIỀU 12 NGHỊ ĐỊNH 160/2016/NĐ-CP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bỏ điều kiện có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ đại lý tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế;</li> <li>Bỏ điều kiện nhân viên đại lý tàu biển có chứng chỉ chuyên môn về đại lý tàu biển.</li> </ul> <hr/> <p><b>ĐIỀU 257 BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM 2015, ĐIỀU 13, 14 NGHỊ ĐỊNH 160/2016/NĐ-CP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bỏ điều kiện có tối thiểu 01 tàu lai dắt;</li> <li>Bỏ điều kiện có người chuyên trách thực hiện kinh doanh, khai thác dịch vụ lai dắt tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế.</li> </ul>
4	<p>Nghị định 110/2014/NĐ-CP của Chính phủ ngày 20/11/2014 quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa</p> <p>Thông tư 80/2014/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải ngày 30/12/2014 quy định về vận tải hành khách, hành lý, bao gửi trên đường thủy nội địa</p>	<p>Bỏ các quy định về “Chấp thuận vận tải hành khách, hành lý, bao gửi theo tuyến cố định đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam”.</p> <hr/> <p><b>ĐIỀU 5 NGHỊ ĐỊNH 110/2016/NĐ-CP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sửa đổi điều kiện về phương tiện theo hướng: chỉ yêu cầu phải đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, tức là bỏ điều kiện phải “phù hợp với hình thức và phương án kinh doanh”.</li> </ul> <hr/> <p><b>ĐIỀU 6 NGHỊ ĐỊNH 110/2014/NĐ-CP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bỏ điều kiện “Có văn bản chấp thuận tuyến hoạt động và phương án khai thác tuyến của cơ quan có thẩm quyền nơi đơn vị kinh doanh nộp đơn đăng ký vận tải hành khách đường thủy nội địa theo tuyến cố định. Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thủ tục đăng ký tuyến hoạt động vận tải hành khách đường thủy nội địa theo tuyến cố định”;</li> <li>Bỏ điều kiện “Nhân viên phục vụ trên phương tiện phải được tập huấn về nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải theo quy định của Bộ Giao thông vận tải”.</li> </ul> <hr/> <p><b>ĐIỀU 7 NGHỊ ĐỊNH 110/2014/NĐ-CP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bỏ điều kiện “Nhân viên phục vụ trên phương tiện phải được tập huấn về nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải theo quy định của Bộ Giao thông vận tải”.</li> </ul> <hr/> <p><b>ĐIỀU 8, 9 NGHỊ ĐỊNH 110/2014/NĐ-CP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bỏ tất cả các điều kiện kinh doanh của vận chuyển khách du lịch, áp dụng chung điều kiện kinh doanh vận chuyển theo hợp đồng;</li> <li>Bỏ quy định về việc cấp phép vận tải hành khách ngang sông, chuyển sang hình thức điều kiện kinh doanh không giấy phép.</li> </ul>

STT	Tên văn bản	Kiến nghị
1	Nghị định 107/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 01/7/2016 quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ đánh giá sự phù hợp	<p><b>ĐIỀU 13</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sửa đổi điều kiện “Có ít nhất 04 giám định viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn)...” thành điều kiện “có giám định viên đáp ứng các điều kiện”;</li> <li>Bỏ điều kiện về kinh nghiệm 03 năm trở lên của giám định viên.</li> </ul> <hr/> <p><b>ĐIỀU 17</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sửa đổi điều kiện “Có ít nhất 04 chuyên gia đánh giá chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn)...” thành điều kiện “có chuyên gia đánh giá đáp ứng các điều kiện”;</li> <li>Bỏ điều kiện về kinh nghiệm (làm việc 03 năm trở lên; đánh giá 04 cuộc trở lên) đối với chuyên gia đánh giá.</li> </ul> <hr/> <p><b>ĐIỀU 5</b></p> <p>Sửa đổi điều kiện “Có ít nhất 04 thử nghiệm viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn)...” thành điều kiện “có thử nghiệm viên đánh giá đáp ứng các điều kiện”.</p> <hr/> <p><b>ĐIỀU 9</b></p> <p>Sửa đổi điều kiện “Có ít nhất 04 kiểm định viên chính thức của tổ chức (viên chức hoặc lao động ký hợp đồng có thời hạn từ 12 tháng trở lên hoặc lao động ký hợp đồng không xác định thời hạn)...” thành điều kiện “có kiểm định viên đánh giá đáp ứng các điều kiện”.</p>
2	Nghị định số 87/2016/NĐ-CP của Chính phủ ngày 01/7/2016 quy định điều kiện kinh doanh mũ bảo hiểm cho người đi xe gắn máy	<p><b>ĐIỀU 5</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Không xác định “sản xuất mũ bảo hiểm” là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện;</li> <li>Bỏ các quy định về điều kiện sản xuất mũ bảo hiểm.</li> </ul> <hr/> <p><b>ĐIỀU 10</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bỏ các điều kiện nhập khẩu mũ bảo hiểm.</li> </ul> <hr/> <p><b>ĐIỀU 11 NGHỊ ĐỊNH 87/2016/NĐ-CP</b></p> <p>Bỏ các quy định về điều kiện phân phối mũ bảo hiểm</p>

STT	Tên văn bản	Kiến nghị
3	Nghị định số 119/2010/NĐ-CP của Chính phủ ngày 30/12/2010 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 105/2006/NĐ-CP của Chính phủ ngày 22/9/2006 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật sở hữu trí tuệ về bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ và quản lý nhà nước về sở hữu trí tuệ	<p><b>KHOẢN 10 ĐIỀU 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bỏ điều kiện về cơ sở vật chất (có trụ sở, trang thiết bị, phương tiện làm việc);</li> <li>Bỏ điều kiện: có nguồn cơ sở dữ liệu thông tin cần thiết để thực hiện hoạt động giám định.</li> </ul> <hr/> <p><b>KHOẢN 12 ĐIỀU 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bỏ điều kiện về kinh nghiệm để được cấp thẻ giám định viên;</li> <li>Đối với hoạt động tổ chức thi và cấp chứng chỉ nghiệp vụ giám định, cần ràng buộc trách nhiệm của cơ quan có thẩm quyền trong việc tổ chức thi và cấp chứng chỉ nghiệp vụ (yêu cầu mỗi năm có bao nhiêu kỳ thi). Cần nghiên cứu để có thể chuyển giao hoạt động đào tạo và sát hạch nghiệp vụ cho các tổ chức ngoài nhà nước (ví dụ: các hiệp hội nghề nghiệp) tương tự như các chứng chỉ chuyên môn khác đã giao cho Hiệp hội (ví dụ: Hiệp hội Tư vấn Xây dựng Việt Nam cấp chứng chỉ hành nghề hoạt động xây dựng).</li> </ul>
4	Luật sở hữu trí tuệ năm 2005	<p><b>ĐIỀU 155</b></p> <p>Bỏ điều kiện “đã trực tiếp làm công tác pháp luật về sở hữu công nghiệp liên tục từ năm năm trở lên hoặc đã trực tiếp làm công tác thẩm định các loại đơn đăng ký sở hữu công nghiệp tại cơ quan quốc gia hoặc quốc tế về sở hữu công nghiệp liên tục từ năm năm trở lên hoặc đã tốt nghiệp khoá đào tạo pháp luật về sở hữu công nghiệp được cơ quan có thẩm quyền công nhận”.</p>

# Tài liệu tham khảo

Một số kinh nghiệm nước ngoài

## LUẬT QUẢN LÝ KINH DOANH KHÍ TRUNG QUỐC<sup>172</sup>

### ĐIỀU 16

- Thương nhân bán buôn xăng và dầu diesel phải là công ty trách nhiệm hữu hạn
- Để kinh doanh bán buôn xăng hoặc dầu diesel, hồ sơ đăng ký phải được nộp cho cơ quan có thẩm quyền tại trung ương. Hồ sơ đăng ký phải nêu tên, địa điểm, phạm vi kinh doanh, tên và nơi cư trú của người đại diện thương nhân. Điều lệ của thương nhân cũng như kế hoạch kinh doanh phải được đính kèm đơn đăng ký. Thương nhân có thể bắt đầu hoạt động sau khi có giấy chứng nhận đăng ký. Những quy định trước không áp dụng với những thương nhân vận hành nhà máy lọc dầu được cấp phép hoặc thương nhân nhập khẩu được cấp phép.

### ĐIỀU 17

- Thương nhân bán lẻ xăng, dầu diesel hoặc LPG cho các loại phương tiện phải thành lập một trạm xăng, trạm LPG hoặc trạm bán cho thuyền đánh cá. Những quy định này không áp dụng cho thương nhân vận hành nhà máy lọc dầu, thương nhân nhập khẩu, hoặc thương nhân bán buôn xăng và dầu diesel bán lẻ xăng hoặc dầu diesel cho mục đích cá nhân hoặc các cơ sở lưu trữ hoặc không phục vụ các loại phương tiện.
- Thương nhân vận hành các trạm xăng, trạm LPG, trạm bán cho thuyền đánh cá phải nộp hồ sơ xin cấp giấy phép xây dựng với cơ quan có thẩm quyền cấp xã, phường, thành phố. Thương nhân vận hành chỉ được bắt đầu hoạt động sau khi các cơ sở của họ qua được kỳ thanh tra của cơ quan có thẩm quyền cấp xã, phường, thành phố mà thương nhân đặt trụ sở và sau khi được cấp giấy phép hoạt động cho trạm từ cơ quan có thẩm quyền cấp trung ương.
- Cơ quan có thẩm quyền cấp trung ương sẽ ban hành quy định và quy chuẩn cho việc sử dụng đất, lắp đặt và yêu cầu đối với cơ sở, quy trình đăng ký, cấp và thay đổi giấy phép hoạt động cũng như những vấn đề hành chính khác đối với trạm xăng, trạm LPG và trạm bán xăng cho tàu cá.
- Cơ quan có thẩm quyền cấp trung ương có thể ủy quyền cho cơ quan khác cấp xã, huyện, thành phố để quản lý việc cấp và thay đổi giấy phép hoạt động hoặc chịu trách nhiệm về những vấn đề khác được nhắc đến trong đoạn trước.
- Thương nhân vận hành trạm xăng có nghĩa vụ tham gia hiệp hội thương mại trạm xăng tại địa phương.

### ĐIỀU 18

- Thương nhân kinh doanh vận tải hành khách bằng phà, kinh doanh xây dựng, nhà máy hoặc các tổ chức khác muốn thành lập cơ sở bán hoặc lưu trữ xăng (LPG) để phục vụ phương tiện hoặc máy móc của chính mình phải nộp hồ sơ xin giấy phép đặc biệt từ cơ quan có thẩm quyền cấp xã, phường, thành phố mà thương nhân đặt trụ sở.
- Cơ quan có thẩm quyền trung ương sẽ ban hành quy định và quy chuẩn về việc lắp đặt và yêu cầu đối với cơ sở, quy trình nộp hồ sơ và những quy định hành chính liên quan khác đối với các cơ sở bán và lưu trữ xăng (LPG) đó.

172: [http://law.moj.gov.tw/Eng/LawClass/LawAll\\_print.aspx?PCode=J0020019](http://law.moj.gov.tw/Eng/LawClass/LawAll_print.aspx?PCode=J0020019)

## LUẬT QUẢN LÝ ĐỒ UỐNG CÓ CỒN CỦA BANG SOUTH CAROLINA<sup>173</sup>

### ĐIỀU 3 - QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI THƯƠNG NHÂN BÁN LẺ, BÁN BUÔN VÀ SẢN XUẤT RƯỢU

#### Phần 61-6-110. Điều kiện được cấp giấy phép

Trừ khi cơ quan theo quyết định của mình quy định khác đi, không người nào được cấp giấy phép theo Điều này hoặc Điều 7 của Chương này nếu người đó hoặc người trên thực tế quản lý hoặc điều hành việc kinh doanh được đề nghị cấp giấy phép:

- Ít hơn 21 tuổi;
- Không phải là công dân hợp pháp tại Hợp chúng quốc Hoa Kỳ và chưa phải là công dân tại bang Nam Carolina ít nhất là 30 ngày trước ngày nộp hồ sơ đề nghị và đã duy trì nơi ở của mình tại Nam Carolina ít nhất 30 ngày trước ngày nộp hồ sơ đề nghị;
- Không có tư cách đạo đức tốt; hoặc
- Có một giấy phép theo Luật này hoặc một Luật khác điều chỉnh việc sản xuất hoặc bán rượu đã bị thu hồi trong vòng 5 năm trước khi nộp đơn đề nghị.

#### Phần 61-6-120. Khoảng cách tới nhà thờ, trường học, khu vui chơi; ngoại lệ

Cơ quan sẽ không cấp giấy phép theo Điều này, Điều 5 hoặc Điều 7 của Chương này, nếu địa điểm kinh doanh nằm trong vòng 300 feet của bất kỳ nhà thờ, trường học hoặc khu vui chơi nào trong thành phố hoặc trong vòng 500 feet của bất kỳ nhà thờ, trường học và khu vui chơi nào nằm ngoài thành phố. Khoảng cách đó sẽ được tính bằng đường đi ngắn nhất dành cho người đi bộ hoặc phương tiện giao thông dọc theo tuyến đường công cộng từ điểm gần nhất của thửa đất được sử dụng làm một phần của nhà thờ, trường học hoặc khu vui chơi, như được sử dụng trong Luật này, sẽ được định nghĩa như sau:

- Nhà thờ, một cơ sở, không phải là nơi ở cá nhân, nơi các hoạt động tín ngưỡng thường được tổ chức;
- Trường học: một cơ sở, không phải là nơi ở cá nhân nơi mà hoạt động giáo dục thường được tổ chức;
- Khu vui chơi: một nơi, không phải là thửa đất tại nơi ở cá nhân, được lập ra bởi nhà nước hoặc các thành viên của một cộng đồng phục vụ hoạt động giải trí vui chơi.

Những giới hạn trên không áp dụng cho gia hạn giấy phép và không áp dụng cho những đơn đề nghị cấp giấy phép mới cho những địa điểm được cấp phép tại thời điểm đơn đề nghị mới được nộp cho cơ quan.

### ĐIỀU 7 - NHẬP KHẨU RƯỢU

#### Phần 61-6-2890. Nhà kho

- Nhà sản xuất đã đăng ký không được dự trữ rượu trong nhà kho của mình trừ khi được cấp phép bởi cơ quan. Đơn đề nghị cấp phép hoạt động nhà kho phải được nộp theo mẫu của cơ quan.
- Người nộp đơn Phải nộp một khoản phí là 400 đô la cho cơ quan nhà nước. Khi đơn được nộp để xin cấp phép nhà kho không muộn hơn ngày 1 tháng 3 thì phí là 150 đô la. Giấy phép nhà kho có giá trị từ ngày cấp đến ngày 31 tháng 8 sau đó.

173: <http://www.scstatehouse.gov/code/t61c006.php>

## SỬA ĐỔI, BỔ SUNG NĂM 2014 QUY ĐỊNH VÀ TIÊU CHUẨN THI HÀNH LUẬT SỐ 9295 CÓ TÊN “LUẬT XÚC TIẾN VIỆC PHÁT TRIỂN VẬN TẢI TÀU BIỂN, ĐÓNG TÀU, SỬA CHỮA VÀ PHÁ HỦY TÀU, YÊU CẦU VIỆC CẢI CÁCH TRONG CHÍNH SÁCH VỀ VẬN TẢI TÀU BIỂN TẠI PHI-LIP-PIN VÀ VÌ NHỮNG MỤC ĐÍCH KHÁC”

### PHẦN 4. ƯU ĐÃI ĐẦU TƯ

#### 4.3. Hạn chế/Giới hạn về việc Bán, Chuyển nhượng, hoặc hủy tàu và bộ phận được nhập khẩu.

Bất kỳ việc bán, chuyển nhượng, thay thế tàu hoặc bộ phận sẽ được điều chỉnh bởi các hạn chế/giới hạn sau:

- Bất kỳ việc bán, chuyển nhượng, thay thế tàu hoặc bộ phận<sup>174</sup> nào trong vòng 10 năm kể từ ngày Luật này có hiệu lực tới một chủ sở hữu tàu/người vận hành tàu được hưởng những ưu đãi tương tự cần được MARINA chấp thuận; và
- Bất kỳ việc bán, chuyển nhượng, thay thế nào được một bên không được miễn tới một bên không phải là chủ tàu/người vận hành tàu trong nước đã đăng ký với MARINA<sup>175</sup>, trong vòng 10 năm kể từ ngày có hiệu lực của Luật này, cả người bán, người chuyển nhượng và người nhận sẽ một mình chịu trách nhiệm cho việc trả gấp đôi số thuế GTGT đã được miễn trừ;
- Bất kỳ việc bán, chuyển nhượng hoặc thay thế được thực hiện sau mười năm từ ngày Luật này có hiệu lực sẽ được thực hiện bằng cách thông báo cho MARINA bằng văn bản. Người mua, người nhận chuyển nhượng hoặc người nhận sẽ được coi là người nhập khẩu, có trách nhiệm nộp thuế thu nhập phát sinh từ việc nhập khẩu đó.

### THÔNG TƯ CỦA MARINA SỐ 2011 - 04

#### I. Những quy định chung

2. Công ty/tổ chức có ý định vận hành tàu nước ngoài đã được đăng ký trong lãnh thổ quốc gia phải xin Giấy phép đặc biệt từ MARINA theo những Quy định được đặt ra trong Thông tư này.

#### II. Những quy định cụ thể

- 1 Không có yêu cầu nào về tuổi trừ việc tàu chở dầu không được quá 15 năm tuổi;
- 2 Tàu chở dầu phải là tàu có hai khoang;
- 3 Đơn đăng ký nêu rõ dịch vụ, tuyến đường, địa điểm hoặc khu vực đề nghị hoạt động và những đặc điểm của tàu;
- 4 Hợp đồng thuê vận chuyển hoặc hợp đồng thuê tàu chuyến hoặc thuê tàu định hạn được công chứng được chủ tàu hoặc người thuê tàu đã được đăng bạ hoặc người được ủy quyền với tên của các bên ký kết được ghi trên hợp đồng;
- 5 Nghị quyết của Hội đồng quản trị của công ty được công chứng ủy quyền việc điền đơn và chỉ định người đại diện chính thức/được ủy quyền ký kết hợp đồng thuê tàu chuyến hoặc thuê tàu định hạn đã được công chứng, đại diện cho công ty nộp đơn và chủ sở hữu tàu đã được đăng bạ;
- 6 Giấy chứng nhận đăng ký/Quốc tịch còn hiệu lực của tàu;
- 7 Giấy chứng nhận phân loại tàu còn hiệu lực và Báo cáo giám định mới nhất cho sáu tháng gần nhất của Cơ quan đăng kiểm được công nhận bởi cơ quan quản lý...;
- 8 Hợp đồng từ cơ quan nhà nước có thẩm quyền chỉ rõ nhu cầu thuê tàu phục vụ mục đích đặc biệt để thực hiện chương trình hoạt động hoặc hợp đồng/thỏa thuận cần thiết trong thời gian của chương trình hoạt động đó;

174: “Bộ phận” là động cơ, phụ tùng, thiết bị nhận hàng, thiết bị cứu sinh, thiết bị an toàn và cứu hộ, thiết bị liên lạc và định hướng an toàn, địa thếp và các địa kim loại khác, bao gồm địa nhôm hàng hải được sử dụng cho hoạt động vận tải và những thiết bị tương tự.

175: MARINA là Cục Công nghiệp Hàng hải (Maritime Industry Authority)



- 9 Giấy chứng nhận ISM liên quan;
- 10 Giấy chứng nhận an ninh tàu biển và bến cảng (ISPS);
- 11 Giấy chứng nhận an toàn, như sau:
  - Giấy chứng nhận an toàn tàu chở hàng;
  - Giấy chứng nhận an toàn thiết bị tàu chở hàng;
  - Giấy chứng nhận an toàn đồng tàu chở hàng;
  - Giấy chứng nhận an toàn hành khách tàu biển;
  - Giấy chứng nhận sự phù hợp (cho tàu chở hóa chất hoặc chở khí);
  - Giấy chứng nhận vận hành;
  - Giấy chứng nhận chống ô nhiễm dầu quốc tế; và
  - Giấy chứng nhận dung tích quốc tế.
- 12 Danh sách thủy thủ đoàn chỉ rõ giấy chứng nhận STCW (số lượng và chất lượng) của thủy thủ đoàn;
- 13 Đăng ký SEC của người nộp đơn (đối với chi nhánh của chủ sở hữu tàu/người thuê tàu/người đại diện nước ngoài);
- 14 Giấy chứng nhận của MARINA (nếu có quy định);
- 15 Hợp đồng của dự án với cơ quan nhà nước đang được thực hiện hoặc đã được phê duyệt;
- 16 Các văn bản/hợp đồng liên quan khác theo dõi dự án liên quan đến việc sử dụng tàu (nếu có nhiều hơn một công ty tham gia dự án);
- 17 Giấy chứng nhận LRIT.

## TÀI LIỆU KHÁC:

Các tài liệu VCCI được cung cấp bởi Cơ quan chủ trì soạn thảo trong quá trình xây dựng Dự thảo các văn bản có chứa đựng điều kiện kinh doanh

Tài liệu “Hội nghị lấy ý kiến tổ chức, các nhân về quy định, thủ tục hành chính ngành Công Thương”, tổ chức ngày 27/9/2016

Tài liệu Hội nghị đánh giá thực hiện Nghị định 86/2014/NĐ-CP khu vực miền Bắc Bộ Giao thông vận tải tổ chức ngày 29/02/2016

Thị trường lúa gạo Việt Nam cải cách để hội nhập: Cách tiếp cận cấu trúc thị trường – Viện Nghiên cứu Kinh tế và Chính sách (VEPR)

## BÀI BÁO:

**“Quy định điều kiện kinh doanh logistic chưa phù hợp với thực tế”**

<http://www.thesaigontimes.vn/152531/Quy-dinh-dieu-kien-kinh-doanh-logistics-chua-phu-hop-thuc-te.html>;

**“Quản lý kinh doanh rượu còn nhiều bất cập”**

<http://tinmientay.net/quan-ly-san-xuat-kinh-doanh-ruou-van-con-nhieu-bat-cap/>

**Những bất cập của các quy định về điều kiện kinh doanh vận tải biển được báo chí phản ánh – “Chuyện doanh nghiệp không cần Nhà nước can thiệp”**

<http://www.thesaigontimes.vn/154920/Chuyen-doanh-nghiep-khong-can-Nha-nuoc-can-thiep.html>;

**Những bất cập trong các quy định về vận tải đường thủy nội địa được phản ánh thông qua các cuộc đối thoại giữa cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp – “Tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp đường thủy”**

<http://www.tapchigiaothong.vn/thao-go-vuong-mac-cho-doanh-nghiep-duong-thuy-d34025.html>

**“Quyết liệt tháo gỡ vướng mắc cho các doanh nghiệp vận tải thủy”**

<http://www.tapchigiaothong.vn/quyet-liet-thao-go-vuong-mac-cho-cac-dn-van-tai-thuy-d26250.html>,

**“Mờ lối cho kinh doanh khí gas”**

<http://nangluongvietnam.vn/news/vn/dau-khi-viet-nam/mo-loi-cho-kinh-doanh-khi-gas.html>

**“Doanh nghiệp nhỏ lo phá sản vì điều kiện kinh doanh ngặt nghèo”**

<http://kinhdoanh.vnexpress.net/tin-tuc/doanh-nghiep/doanh-nghiep-nho-lo-pha-san-vi-dieu-kien-kinh-doanh-ngat-ngheo-3475014.html>

**“Quyết liệt xử lý xe du lịch trá hình”**

<http://www.baomoi.com/quyet-liet-xu-ly-xe-du-lich-tra-hinh/c/21909009.epi>

**“Taxi truyền thống 'lột mào' cạnh tranh Uber, Grab”**

<http://www.tienphong.vn/kinh-te/taxi-truyen-thong-lot-mao-canh-tranh-uber-grab-1160012.tpo>

**“Hà Nội ùn tắc do xe cá nhân tăng mạnh”**

<http://vnexpress.net/tin-tuc/thoi-su/giao-thong/ha-noi-un-tac-do-xe-ca-nhan-tang-manh-3275845.html>

**“Ô tô cá nhân tại Hà Nội và TP Hồ Chí Minh tăng gấp 3 lần vào năm 2025”**

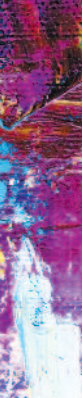
<http://cand.com.vn/Giao-thong/Oto-ca-nhan-tai-Ha-Noi-va-TP-Ho-Chi-Minh-tang-gap-3-lan-vao-nam-2025-427429/>

In 1000 cuốn, khổ 19 X 28cm tại Công ty TNHH Thương mại và Dịch vụ Thanh Tú  
**Địa chỉ:** Số 31/88 ngõ Thịnh Quang, phố Vĩnh Hồ, phường Thịnh Quang, quận Đống Đa, Hà Nội

**Số đăng ký xác nhận xuất bản:**  
2139-2017/CXBIPH/16-98/TN

**Số Quyết định xuất bản:**  
489/QĐ-NXBTN cấp ngày 26 tháng 6 năm 2017

**In xong và nộp lưu chiểu Quý II năm 2017**  
Mã số ISBN: 978-604-64-8257-4



**PHÒNG THƯƠNG MẠI VÀ CÔNG NGHIỆP VIỆT NAM**

**Ban Pháp chế**

**Địa chỉ:** Số 9 Đào Duy Anh, Đống Đa, Hà Nội

**Điện thoại:** (024) 3577 0632 | **Fax:** (024) 3577 1459

**E-mail:** [xdphapluat@vcci.com.vn](mailto:xdphapluat@vcci.com.vn) / [xdphapluat.vcci@gmail.com](mailto:xdphapluat.vcci@gmail.com)

**Website:** [www.vcci.com.vn/](http://www.vcci.com.vn/) [www.vibonline.com.vn](http://www.vibonline.com.vn)