

ISSN 0868-3808 TRUNG TÂM KINH TẾ CHÂU Á - THÁI BÌNH DƯƠNG

Kinh tế

Châu Á - Thái Bình Dương

SỐ ĐẶC BIỆT
CHÚC MỪNG NĂM MỚI
2018



ASIA - PACIFIC ECONOMIC REVIEW

Số Chuyên đề - Tháng 1 năm 2018



Sức mạnh lan tỏa Mậu Tuất 2018



8 938500 883019

Phán quyết của Tòa án Công lý Châu Âu trong vụ Uber ảnh hưởng thế nào đến thị trường taxi Việt Nam?

Trần Thanh Tùng - Nguyễn Thị Hằng

Cuộc chiến giữa taxi công nghệ và taxi truyền thống tại Việt Nam ngày càng gay gắt. Chủ tịch HĐQT của Vinasun ông Đặng Phước Thành tuyên bố quyết liệt: "Tôi và hơn 10.000 nhân viên Vinasun sẽ kiện Grab, Uber". Chủ tịch HĐQT của Taxi Mai Linh, ông Hồ Huy đích thân chạy xe ôm chở khách "để xem, để lắng nghe và cảm nhận những vất vả khó nhọc của anh em, của nghề" đang làm dậy sóng dư luận. Đột nhiên, một phán quyết từ Châu Âu xa xôi dường như sẽ đóng một vai trò quan trọng trong cuộc chiến này. Phán quyết đó là gì và nó sẽ ảnh hưởng thế nào đến thị trường taxi Việt Nam?

Từ cuộc chiến pháp lý tại Tây Ban Nha...

Uber, Grab, Airbnb có thể được coi là hình mẫu của mô hình kinh tế chia sẻ (sharing economy) — một mô hình kinh doanh mới mẻ trên thị trường. Mô hình kinh doanh này mới đến mức đi đâu nó cũng gây ra những "cuộc chiến". Tại thị trường Tây Ban Nha, cuộc chiến kinh doanh biến thành công chiến pháp lý khi vào ngày 29 tháng 10 năm 2014, Taxi Elite - một hiệp hội tài xế taxi chuyên nghiệp tại Barcelona kiện Uber Systems Tây Ban Nha - một công ty con của Uber vi phạm pháp luật của Tây Ban Nha, có dấu hiệu hành nghề sai trái và cạnh tranh không lành mạnh. Taxi Elite đề nghị Tòa ra lệnh cho Uber Systems Tây Ban Nha ngừng hành vi cạnh tranh không lành mạnh, trong đó có việc hỗ trợ các công ty khác trong tập đoàn cung cấp dịch vụ đặt chỗ theo yêu cầu trên thiết bị di động, internet và đề nghị Tòa án cấm Uber Systems Tây Ban Nha tham gia vào hoạt động này trong tương lai.

Tòa án xác nhận rằng Uber Systems Tây Ban Nha kết nối với các tài xế không chuyên để cung cấp phần mềm Uber - một giao diện - giúp tài xế kết nối với những người có nhu cầu đi lại trong đô thị và cũng là người tiếp cận với dịch vụ thông qua phần mềm này. Tòa án cũng xác nhận hoạt động của Uber Systems Tây Ban Nha là vì lợi nhuận.



Do vụ việc có liên quan đến nhiều nước Châu Âu và luật pháp chung của Công đồng Châu Âu cũng như phần mềm của Uber mang tính quốc tế (international flatform), Tòa Án Tây Ban Nha đã quyết định tạm ngừng vụ kiện tại Tây Ban Nha và đề nghị Tòa Án Công lý Châu Âu (European Court of Justice - ECJ) để đưa ra phán quyết sơ thẩm về câu hỏi chính là: "liệu hoạt động vì lợi nhuận của [Uber Systems Tây Ban Nha], bao gồm việc đóng vai trò trung gian giữa chủ phương tiện và người có nhu cầu đi lại trong thành phố, nhờ vào việc quản lý các nguồn lực CNTT - theo cách nói của [Uber Systems Tây Ban Nha], giao diện và ứng dụng phần mềm trên "điện thoại di động và nền tảng công nghệ" - cho phép họ kết nối với nhau, phải chăng được xem là dịch vụ vận tải đơn thuần hay phải được xem là dịch vụ trung gian qua thiết bị điện tử hoặc dịch vụ tin học?". Câu hỏi pháp lý mấu chốt này sẽ quyết định xem Uber có cần phải có giấy phép hoạt động hay không (vì theo pháp luật Tây Ban Nha, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải cần được cơ quan có thẩm quyền cấp phép trước khi hoạt động).

... Đến phán quyết của Tòa án Công lý Châu Âu

Trong phán quyết ngày 20 tháng 12 năm 2017 của Hội Đồng Xét Xử (Grand Chamber) của ECJ (Tòa án phán quyết này có thể được tìm thấy trên website của ECJ tại <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-434/15>), Hội Đồng Xét Xử, khi phân tích về bản chất dịch vụ của Uber, đã cho rằng: "dịch vụ trung gian do Uber cung cấp dựa trên việc lựa chọn các tài xế không chuyên nghiệp sử dụng xe riêng của họ, được công ty cung cấp một ứng dụng mà nếu không có ứng dụng đó (i) tài xế đó sẽ không thể cung cấp dịch vụ vận

chuyển và (ii) những người có nhu cầu đi lại trong đô thị sẽ không sử dụng các dịch vụ do các tài xế đó cung cấp." Ngoài ra, Uber có "ảnh hưởng quyết định" đến các điều kiện dịch vụ mà tài xế cung cấp. Về điểm này, ECJ cho rằng Uber có thể "xác định chi phí vận chuyển tối đa thông qua ứng dụng Uber", và rằng Uber "nhận được khoản tiền đó từ khách hàng trước khi trả một phần khoản tiền đó cho tài xế" cũng như Uber "có sự kiểm soát nào đó về chất lượng của các phương tiện, các tài xế và hành vi của họ". Hơn nữa, trong một số trường hợp Uber có thể "loại bỏ tài xế."

ECJ cho rằng dịch vụ trung gian của Uber phải được xem như là "một phần không thể tách rời của một dịch vụ tổng thể mà thành phần chính trong đó là dịch vụ vận tải". Từ phân tích trên, ECJ cho rằng dịch vụ của Uber cần được phân loại vào "dịch vụ trong lĩnh vực vận tải", chứ không phải là dịch vụ tin học hoặc dịch vụ kết nối.

Phán quyết này dường như là văn bản pháp lý quan trọng chấm dứt cuộc tranh luận về bản chất dịch vụ của Uber. Phán quyết này của ECJ sẽ là cơ sở pháp lý để Tòa Án Tây Ban Nha tiếp tục vụ kiện giữa Elite Taxi

và Uber Systems Tây Ban Nha theo luật pháp của Tây Ban Nha. Và chúng ta có thể dự liệu rằng, khi được coi là dịch vụ vận tải (dịch vụ taxi), Uber Systems Tây Ban Nha sẽ phải đáp ứng các yêu cầu của pháp luật Tây Ban Nha áp dụng cho dịch vụ vận tải (dịch vụ taxi).

Và ảnh hưởng đến Việt Nam?

Tại Việt Nam, có nhiều công ty đang hoạt động theo mô hình Uber Tây Ban Nha như Uber Việt Nam, Grab. Tuy nhiên, hiện nay vẫn có sự lúng túng trong việc xác định dịch vụ mà Uber Việt Nam hoặc Grab đang cung cấp là dịch vụ kết nối hay dịch vụ vận tải (dịch vụ taxi). Nói khác đi, bối cảnh và vấn đề pháp lý đang tranh luận tại Việt Nam cũng tương tự như bối cảnh và nội dung vụ kiện giữa Elite Taxi và Uber Tây Ban Nha. Chính vì vậy, việc phân tích và nghiên cứu phán quyết của ECJ giúp các bên liên quan và cơ quan quản lý nhà nước có một nguồn tư liệu tham khảo quan trọng trong việc hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam về hoạt động kinh doanh này.

Đông Khùa: Dự án đầu tư táo bạo hiệu quả

Nguyễn Tất Lộc

Đầu tháng 7 năm 2016, Tôi được mời lên Yên Châu (tỉnh Sơn La) để tham dự đợt chạy thử không tải Nhà máy thủy điện To Bường sau khi công trường đã hoàn tất công tác lắp đặt thiết bị 2 Tổ máy. Sớm hôm sau, Giám đốc Ban Quản lý dự án Phạm Văn Tiến kéo tôi đến thăm một địa điểm mới thuộc địa bàn Bản Tà Làng cách nhà máy đang chạy thử chừng vài cây số. Kỹ sư Phạm Văn Tiến cho biết: "Đây là nơi Công ty sẽ tiến hành san ủi mặt bằng để xây dựng thêm một nhà máy nữa nằm ở bậc thang dưới của Nhà máy hiện đang khởi động". Với kinh nghiệm đã từng đi - từng đến và chứng kiến hàng chục, vài chục dự án của rất nhiều đơn vị trong cả nước đầu tư xây dựng, tôi nghĩ rằng: Phạm là công trình thủy điện thì chả có cái nào ngon xoi, dễ nhìn cả. Ngay cả với các dự án thủy điện nhỏ như ở Hà Giang có cái hơn 5MW, ở Lào Cai - Yên Bái có cái 8MW, song những công việc từ giải tỏa - đền bù, xây dựng, đào hầm, đào kênh cho đến lắp đặt thiết bị v.v... cũng phải mất đến dăm ba năm. Bởi thế mà khi nghe thông tin từ ông Tiến, Tôi cũng chỉ biết nghe, gật đầu để đấy, vì chắc phải vài năm sau nữa thì mới được thấy diện mạo hoàn chỉnh của cái nhà máy trong kế hoạch này mà thôi.



Ấy vậy mà ngay từ những ngày đầu năm mới Mậu Tuất 2018 vừa qua, Tôi lại được mời lên Yên Châu để chứng kiến thành quả của công trình. Lần này, cùng chuyến hành trình với Tôi không phải là Giám đốc Phạm Văn Tiến mà là ông Nguyễn Văn Sơn - Chủ tịch HĐQT đơn vị làm Chủ đầu tư Dự án. Nguyễn Văn Sơn tốt nghiệp Đại học Bách Khoa (Hà Nội) từ hơn 20 năm trước, với tấm bằng Kỹ sư Điện động lực. Vóc dáng to khỏe, săn chắc giống một vận động viên thể thao, tuổi đời đang ở độ chín chưa vượt quá ngưỡng 50, nhưng sai chân của Ông đã trải những bước đi dài trên chặng đường từ Tây Bắc tới Tây Nguyên để tham gia chinh phục thành công nhiều dự án xây dựng và xây lắp