

Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương
Trung tâm Thông tin – Tư liệu

Chuyên đề Số 7:

**Thực trạng kinh tế chia sẻ ở Việt Nam:
Kiến nghị giải pháp quản lý nhà nước**

Hà Nội - 2018

MỤC LỤC

Mở đầu	2
1. Khái niệm kinh tế chia sẻ.....	2
2. Các loại hình kinh tế chia sẻ chính tại Việt Nam	3
3. Chính sách của quản lý nhà nước đối với nền kinh tế chia sẻ tại Việt Nam	4
4. Thành tựu và hạn chế của mô hình kinh tế chia sẻ	6
4.1. Thành tựu của kinh tế chia sẻ tại Việt Nam	6
4.2. Hạn chế của kinh tế chia sẻ tại Việt Nam	7
5. Kiến nghị giải pháp quản lý nhà nước trong thời gian tới.	10

Kinh tế chia sẻ (KTCS) là một mô hình kinh tế mới phát triển trong bối cảnh của cuộc Cách mạng công nghiệp 4.0. Với sự phát triển mạnh mẽ của công nghệ thông tin, việc cung cấp sản phẩm dịch vụ tới tay người tiêu dùng đã vượt qua giới hạn về cả khoảng cách thời gian cũng như không gian địa lý, đồng thời nó ngày càng đáp ứng tốt yêu cầu của khách hàng cũng như tối thiểu hóa chi phí trong quá trình vận hành. Tuy nhiên, việc vận dụng hiệu quả mô hình kinh tế mới này không thật sự đơn giản mà còn gây ra nhiều tranh cãi ở nhiều quốc gia trên thế giới trong đó có Việt Nam. Vì vậy, bài viết này sẽ nêu lên thực trạng tình hình kinh tế chia sẻ tại Việt Nam những năm gần đây, từ đó đưa ra các kiến nghị giải pháp cho quản lý nhà nước trong thời gian tới.

Từ khóa: Kinh tế chia sẻ, thực trạng kinh tế chia sẻ, giải pháp quản lý nhà nước.

Mở đầu

Thuật ngữ kinh tế chia sẻ hiện nay đang là một trong những chủ đề thu hút được nhiều sự quan tâm của các bên. Theo điều tra của một dự án nghiên cứu do PricewaterhouseCoopers thực hiện, số liệu đã thể hiện chỉ với 5 lĩnh vực chính bao gồm: du lịch, vận tải, tài chính, nhân lực, dịch vụ video trực tuyến và ca nhạc ứng dụng mô hình kinh tế chia sẻ trong kinh doanh có tiềm năng làm tăng doanh thu toàn cầu từ 15 tỷ đô-la trong năm 2014 lên tới khoảng 335 tỷ đô-la trong năm 2025 (PricewaterhouseCoopers, 2015, 14). Tuy nhiên, đến thời điểm hiện nay, mô hình kinh tế chia sẻ tại Việt Nam mới chỉ hiện cụ thể ở một vài lĩnh vực, chưa thực sự phát triển mạnh. Bên cạnh đó, hạ tầng chính sách cho mô hình này còn chưa hoàn thiện cả ở góc độ chung cho đến từng lĩnh vực cụ thể, đặt ra nhiều thách thức phát triển đối với loại hình này tại Việt Nam. Nội dung bài viết sẽ tập trung làm rõ một số nội dung: (1) Khái niệm về kinh tế chia sẻ; (2) Các loại hình kinh tế chia sẻ chính tại Việt Nam; (3) Chính sách của quản lý nhà nước đối với nền kinh tế chia sẻ tại Việt Nam; (4) Thành tựu và hạn chế của mô hình kinh tế chia sẻ; và (5) Kiến nghị giải pháp quản lý nhà nước trong thời gian tới.

1. Khái niệm kinh tế chia sẻ

Trên thực tế có rất nhiều định nghĩa khác nhau về kinh tế chia sẻ, hay nói một cách khác là không có một định nghĩa chung cho tất cả mọi trường hợp hay mọi quốc gia. Mức độ rộng hẹp của các định nghĩa cũng khác nhau, cũng như các định nghĩa có thể xuất phát từ các góc nhìn khác nhau. Kinh tế chia sẻ (sharing economy) còn được gọi theo nhiều tên khác nhau như kinh tế cộng tác (collaborative economy), kinh tế theo cầu (on-demand economy), kinh tế nền tảng (platform economy), kinh tế truy cập (access economy), kinh tế dựa trên các ứng dụng di động (app economy), v.v... (Cristiano Codagnone and Bertin Martens, 2016). Ranh giới giữa các khái niệm có sự đồng nhất ở một số khía cạnh, tuy nhiên nhìn chung, tất cả các tên gọi khác của mô hình kinh tế chia sẻ đều có bản chất là *một mô hình kinh doanh mới của kinh doanh ngang hàng, tận dụng lợi thế của phát triển công nghệ số giúp tiết kiệm chi phí giao dịch và tiếp cận một số lượng lớn khách hàng thông qua các nền tảng số.*

Theo phương pháp phân loại dựa theo hình thức người sở hữu tài sản và người quyết định giá của Judith Wallenstein và Urvesh Shelat, mô hình kinh tế chia sẻ được chia ra làm ba loại chính: Mô hình nền tảng tập trung (đơn vị cung cấp nền tảng vừa sở hữu tài sản, vừa quyết định giá thành dịch vụ), mô hình nền tảng phi tập trung (đơn vị cung cấp nền tảng chỉ tạo ra môi trường kết nối, người cung cấp dịch vụ là người sở hữu tài sản và cũng là người quyết định giá thành dịch vụ), mô hình nền tảng hỗn hợp (chủ tài sản cung cấp dịch vụ với giá do nền tảng đưa ra và nền tảng cũng đóng một phần vai trò trong việc đảm bảo chất lượng sản phẩm được cung ứng ra ngoài thị trường) (Judith Wallenstein & Urvesh Shelat, 2017).

2. Các loại hình kinh tế chia sẻ chính tại Việt Nam

Việt Nam là một trong những nước đầu tiên trong ASEAN cho phép thí điểm mô hình kinh doanh ứng dụng dịch công nghệ kết nối vận tải (ví dụ như Uber, Grab) bắt đầu từ năm 2014. Tuy nhiên sau 4 năm hoạt động, đến tháng 4/2018, Uber đã rút khỏi thị trường Đông Nam Á và đổi lấy 27,5% cổ phần của Grab (Hà Thu, 2018). Ngay sau khi Uber rút khỏi thị trường, Việt Nam đã chứng kiến một sự phát triển mạnh mẽ, thể hiện mô hình kinh tế chia sẻ là một mảng thị trường tiềm năng, đến tháng 5/2018, ứng dụng VATO xuất hiện trên thị trường (Hữu Tuấn, 2018) hay là nhiều các hãng taxi công nghệ khác như Gonow của Viettel hay là ứng dụng mới phát minh hiện nay T.Net của FPT và ngoài ra còn tạo động lực mạnh mẽ cho các doanh nghiệp truyền thống thay đổi phương thức hoạt động kinh doanh từ thủ công sang ứng dụng công nghệ.

Airbnb là một mô hình kết nối người cần thuê nhà với những gia đình có phòng trống cần cho thuê thông qua ứng dụng di động tương tự như Uber, Grab. Đây là loại hình dịch vụ tương đối mới, hoạt động theo mô hình nền tảng phi tập trung, tất cả việc thanh toán chỉ sử dụng thẻ tín dụng và thông qua Airbnb. Từ đây nhà trung gian này sẽ thu một khoản phí đối với cả người cần đặt phòng và chủ nhà. Khoản phí đối với chủ nhà ở mức 3% tổng giá trị đặt phòng, phí thu khách đặt phòng ở mức 6 - 12% và mức phí này sẽ hiển thị luôn trong quá trình khách sử dụng dịch vụ. Mức phí này vẫn đảm bảo người trả thấp hơn đặt phòng khách sạn qua các kênh truyền thống. (Linkedin, 2017).

Ngoài ra còn nhiều dịch vụ cung cấp nền tảng (platform) được ứng dụng rộng rãi, cụ thể là Triip.me sử dụng mô hình kinh doanh như Airbnb, trong đó sử dụng nguồn lực của cộng đồng để thiết kế nên các tour du lịch trên toàn thế giới; thay đổi phong cách hướng dẫn du lịch, phân tích giúp đỡ khách du lịch tìm hiểu sâu hơn về địa điểm và con người nơi họ muốn đến, đồng thời giúp họ kết nối với người dân địa phương trên toàn thế giới, hay là các dịch vụ ăn uống (foody), lao động, hàng hóa tiêu dùng;

Dịch vụ tài chính ứng dụng công nghệ (peer-to-peer lending) điển hình như cung cấp nền tảng kết nối giữa bên cho vay và người đi vay như lendbiz.vn, tima.vn...; Đón nhận xu hướng cung ứng dịch vụ trên thị trường, ngày 05/6/2018, Công ty Cổ phần Đổi mới Công nghệ Tài chính Fiin đã chính thức ra mắt dịch vụ cho vay ngang

hàng tại Hà Nội. Đây là doanh nghiệp khởi nghiệp đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực P2P Lending sử dụng nền tảng công nghệ tiên tiến tại Việt Nam.

Sự phát triển mỗi ngày của công nghệ kéo theo sự sáng tạo trong mở rộng quy mô loại hình dịch vụ như tại Grab, dịch vụ vận tải không còn chỉ giữa người với người nữa mà mở rộng hơn sang dịch vụ vận chuyển hàng hóa, vận chuyển thức ăn đáp ứng nhu cầu thực tiễn của xã hội (Grab, 2018). Hay là sự kết nối người dùng với các nhà cung cấp dịch vụ khác của Rada với nhiều lĩnh vực cụ thể về sửa chữa thiết bị gia đình, xây dựng điện nước, sân bay, vận chuyển đường dài, sửa chữa thiết bị ô tô, xe máy... Sau một năm từ tháng 4/2016 đến 4/2017, hơn 20.000 giao dịch thành với 56.000 khách hàng, hơn 1.000 nhà cung cấp và 3.500 thợ/đơn vị cung cấp và Rada bắt đầu thu tiền từ các giao dịch thành công (pcworld, 2017); hay các ứng dụng giúp việc theo giờ, dọn dẹp vệ sinh nhà cửa của Okiaf,...

3. Chính sách của quản lý nhà nước đối với nền kinh tế chia sẻ tại Việt Nam

Vận tải là một trong những lĩnh vực phát triển mạnh và là lĩnh vực tiên phong áp dụng kinh tế chia sẻ ở Việt Nam. Với sự ủng hộ, khuyến khích sử dụng các thành tựu khoa học công nghệ và mô hình kinh doanh sáng tạo, hiệu quả trong kinh doanh tại Việt Nam của Chính phủ, tại Công văn số 1850/TTg-KTN ngày 19/10/2015, được sự đồng ý của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện Đề án thí điểm “Triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng”. Và ngay sau đó, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành “Kế hoạch thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng” theo quyết định số 24/QĐ-BGTVT ngày 07/1/2016 cho loại xe ô tô dưới 9 chỗ ngồi có lắp đặt thiết bị giám sát hành trình, được cấp phù hiệu xe hợp đồng theo đúng quy định tại Nghị định 86/2014/NĐ-CP và Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT với thời gian thí điểm là 2 năm (từ tháng 1/2016 đến tháng 1/2018) tại 5 tỉnh, thành phố lớn bao gồm: Hà Nội, Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Khánh Hòa, Quảng Ninh. Hiện nay, sau 2 năm thực hiện thí điểm Đề án và Hội nghị Tổng kết 02 năm triển khai thực hiện thí điểm ngày 19/12/2017, Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản đề nghị Thủ tướng Chính phủ cho phép các đơn vị cung cấp phần mềm và đơn vị vận tải đang tham gia thí điểm tiếp tục kéo dài thời gian hoạt động. Theo Quyết định số 24/QĐ-BGTVT ngày 07/01/2016, việc đăng ký loại hình kinh doanh trên được coi là loại hình vận tải đặt xe bằng hợp đồng điện tử. Cho đến nay, theo dự thảo Nghị định sửa đổi Nghị định 86/2014/NĐ-CP, khi đơn vị kinh doanh quyết định giá cước và điều hành lái xe thì được coi là đơn vị kinh doanh vận tải và có thể được coi là hình thức kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng trong trường hợp của các nền tảng ứng dụng công nghệ như Uber hay Grab với hình thức hợp đồng điện tử. Đối với các đơn vị này, cần thực hiện các qui định đối với đơn vị cung cấp ứng dụng kết nối hợp đồng vận tải điện tử như trong Điều 20 của Dự thảo Nghị định 86. Bên cạnh đó, các điều kiện kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, vận tải khách du lịch bằng xe ô tô được qui định chi tiết tại Điều 17 của Dự thảo Nghị định sửa đổi Nghị

định 86/2014/NĐ-CP. Đối với vấn đề bảo hiểm, theo điểm b khoản 2 Điều 69 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định: Người kinh doanh vận tải hành khách phải có nghĩa vụ mua bảo hiểm cho hành khách; phí bảo hiểm sẽ được tính vào giá vé hành khách và Điều 533 Bộ luật Dân sự quy định về trách nhiệm bồi thường thiệt hại của bên vận chuyển. Bộ Tài chính cũng thừa nhận, cơ chế thu thuế đối với các mô hình kinh doanh theo loại hình mới này trong lĩnh vực vận tải như là một đơn vị vận tải cụ thể là Grab hiện nay phải nộp thuế thu nhập doanh nghiệp 20% và thuế GTGT 10%. Đối với tài xế cung ứng dịch vụ trên thị trường, Grab thu hộ thuế và nộp thuế GTGT 3% và thuế thu nhập cá nhân 1,5% trên doanh thu cho các tài xế tham gia lái xe.

Đối với dịch vụ chia sẻ phòng ở tại Việt Nam: Mô hình này hiện nay đều phải tuân thủ theo một số quy định về pháp luật về đăng ký kinh doanh như Luật Doanh nghiệp (2014), và các quy định pháp luật chuyên ngành khác như Luật Du lịch (2017), Luật Nhà ở (2014). Ngoài ra, do đây là một loại hình kinh doanh có điều kiện nên dịch vụ chia sẻ phòng ở cũng tuân thủ theo các quy định cụ thể như sau: Dịch vụ chia sẻ phòng ở là một trong những loại hình kinh doanh lưu trú du lịch, các loại cơ sở lưu trú được cho phép quy định tại Điều 48 của Luật Du lịch (2017) bao gồm: Khách sạn, biệt thự du lịch, căn hộ du lịch, tàu thủy lưu trú dịch vụ, nhà nghỉ du lịch, nhà ở có phòng cho khách thuê du lịch, bãi cắm trại du lịch, và các cơ sở khác,... Điều kiện kinh doanh đối với các dịch vụ lưu trú được quy định chi tiết tại Điều 49 trong Luật Du lịch (2017). Cụ thể trình tự thủ tục đăng ký đối với các đơn vị cho thuê là khách sạn, được quy định rất rõ tại Điều 27 trong Luật Doanh nghiệp (2014) và các văn bản pháp qui hướng dẫn thi hành Luật Doanh nghiệp như: Nghị định 78/2015/NĐ-CP ngày 14/9/2015 của Chính phủ về đăng ký doanh nghiệp; Thông tư 20/2015/TT-BKH ngày 1/12/2015 của Bộ Kế hoạch Đầu tư hướng dẫn một số nội dung về trình tự, thủ tục đăng ký doanh nghiệp theo quy định tại Nghị định 78/2015/NĐ-CP. Tuy nhiên, nếu đối tượng là cá nhân cung cấp nhà ở cho thuê thì không cần đăng ký kinh doanh nhưng vẫn cần tuân thủ các quy định về chất lượng, an toàn cho bên thuê nhà ở, có đầy đủ hệ thống điện, cấp, thoát nước, bảo đảm vệ sinh môi trường tại Điều 118 trong Luật Nhà ở (2014). Điều kiện an ninh, trật tự; an toàn về phòng cháy và chữa cháy, bảo vệ môi trường; an toàn thực phẩm theo quy định của pháp luật thì cá nhân hay tổ chức phải thỏa mãn các điều kiện quy định tại Luật phòng cháy và chữa cháy (2001), Luật sửa đổi bổ sung phòng cháy và chữa cháy (2013), Luật an toàn thực phẩm (2010), Nghị định số 96/2016/NĐ-CP, ngày 01/7/2016 của Chính phủ quy định điều kiện về an ninh, trật tự đối với một số ngành nghề kinh doanh có điều kiện và các văn bản pháp qui hướng dẫn thi hành. Về điều kiện cơ sở vật chất kỹ thuật, tại Điều 27 trong Nghị định 168/2017/NĐ-CP về hướng dẫn thi hành Luật Du lịch có quy định chi tiết về điều kiện tối thiểu về cơ sở vật chất kỹ thuật, dịch vụ đối với nhà ở có phòng cho khách du lịch thuê phải có. Đối với dịch vụ lưu trú nói chung, Bộ Tài chính đã có quy định rất rõ ràng cụ thể liên quan đến quy định nộp thuế đối với loại hình này. Cụ thể chi tiết theo quy định tại Thông tư số 92/2015/TT-BTC ngày 15/6/2015. Tuy nhiên, mặc dù đã có quy định rất rõ ràng cụ thể về mức thuế suất nhưng cho đến hiện nay, chưa có một

thông tin nào phản ánh được Nhà nước đã thu thuế được của loại hình dịch vụ này do chưa thể quản lý được Airbnb về số lượng và doanh thu. Trong khi đó, đối với các hoạt động kinh doanh dịch vụ đặt phòng trực tuyến của Agoda, Traveloka, Expedia, Bộ Tài chính đã có Công văn số 848/BTC-TCT ngày 18 tháng 1 năm 2017 về hướng dẫn chính sách thuế và quản lý thuế rất rõ ràng (Hong Phúc, 2018). Nhìn chung, khuôn khổ pháp luật cho loại hình dịch vụ chia sẻ phòng ở đã rất chi tiết tại Việt Nam từ rất lâu, cho dù là dịch vụ lưu trú qua trực tuyến hay qua ứng dụng công nghệ cao cũng cần phải tuân theo các quy định bắt buộc của pháp luật. Tuy nhiên, để có sự tuân thủ pháp luật chặt chẽ đúng quy trình đối với các đơn vị cung cấp dịch vụ lưu trú theo mô hình kinh tế chia sẻ thì cần có sự phối hợp tích cực của các bên tham gia trong việc kê khai, cung cấp thông tin. Trên thực tế, để đăng ký dịch vụ chia sẻ phòng qua mạng, những người cung cấp dịch vụ cũng được Airbnb thông báo phải tự có trách nhiệm tuân thủ và thực hiện nghĩa vụ thuế hay các nghĩa vụ khác theo quy định pháp luật của địa phương (Airbnb, 2018).

4. Thành tựu và hạn chế của mô hình kinh tế chia sẻ

4.1. Thành tựu của kinh tế chia sẻ tại Việt Nam

Quy mô thị trường tăng trưởng một cách nhanh chóng: Đối với dịch vụ vận tải trực tuyến. Theo số liệu thống kê của của Sở Giao thông Vận tải TP.HCM, đến năm 2017, có tới tận 25.000 xe hợp đồng điện tử dưới 9 chỗ ngồi đã được cấp phù hiệu và có đến 24.000 chiếc đang tham gia mạng lưới của Uber và Grab; trong khi đó, số xe taxi truyền thống chỉ bằng 46% so với số xe tham gia mạng lưới của Uber và Grab.(Cafebiz, 2017).Tại Hà Nội, theo một báo cáo chỉ ra rằng, tính đến 20/12/2017, GrabTaxi có 11.474 xe tham gia thí điểm trên địa bàn, chiếm 90,67% số lượng xe được cấp phép hoạt động trên địa bàn toàn thành phố. Đối với dịch vụ cho thuê phòng ở, cho đến nay vẫn chưa có một cơ quan cụ thể nào ở Việt Nam có một thống kê chính xác về số lượng đơn vị tham gia loại mô hình này. Tuy nhiên, theo ông Kenneth Atkinson - Chủ tịch Grant Thornton, tính đến tháng 6/2017, ước tính có khoảng 6.500 cơ sở tham gia Airbnb ở Việt Nam và có khoảng 80% số lượng khách đặt phòng là người nước ngoài tại Việt Nam (Hữu Bình, 2018). Sau 2 năm thí điểm thì Uber, Grab đã vận chuyển được hàng chục triệu lượt hành khách trong khi Nhà nước không hề mất tiền để tài trợ phát triển loại hình này, mà hoàn toàn do xã hội hoá. (Hiếu Công, 2018).

KTCS cung cấp các nguồn lực trong nước đến người có nhu cầu một cách nhanh chóng thông qua công nghệ. Hay nói cách khác là tận dụng một cách có hiệu quả các nguồn lực nhàn rỗi trong xã hội; tận dụng hiệu quả về cả thời gian và tiết kiệm chi phí.

KTCS thuận tiện cho người sử dụng và ngày được đón nhận rộng rãi: Theo một cuộc khảo sát của một công ty nghiên cứu thị trường và quảng bá toàn cầu Nielsen vào năm 2014 đối với người tiêu dùng khu vực Đông Nam Á, cụ thể tại Việt Nam chỉ có 18% người được hỏi từ chối chia sẻ tài sản cá nhân của mình, thấp hơn 14 điểm phần trăm so với tỉ lệ trung bình trên toàn thế giới. Trong khi đó, số người được hỏi sẵn

sàng tận dụng các sản phẩm và dịch vụ chia sẻ tại Việt Nam lên tới 76%, cao hơn mức bình quân 66% của toàn cầu (Nielsen, 2014). Bên cạnh đó, đối với dịch vụ vận tải trực tuyến, theo báo cáo 5 năm kể từ khi thành lập, Grab công bố đã thành công giúp khách hàng tiết kiệm rất nhiều thời gian dành cho việc di chuyển, tại Việt Nam trung bình các hành khách của Grab đến nơi với thời gian ít hơn một nửa khoảng 51% (Grab, 2017). Ngoài tiết kiệm thời gian, Grab còn giúp khách hàng giảm 20 – 30% chi phí đi lại, giảm 40% những lỗi giấy tờ khi quyết toán chi phí đi lại, minh bạch thông tin cho người dùng. (Grab, 2017).

Thúc đẩy kinh tế địa phương phát triển, nâng cao sức cạnh tranh của nền kinh tế, đẩy mạnh sáng tạo trong kinh doanh: Cho đến nay, không chỉ có GRAB và UBER mà đã có khoảng 10 hãng taxi khác đã tham gia cung cấp ứng dụng đặt xe qua mạng, trong đó có cả các hãng taxi lớn như Vinasun, Mai Linh tham gia. Không chỉ có thế, hiện nay theo ông Hùng, Hiệp hội taxi Hà Nội đã có đề xuất xây dựng một trung tâm điều hành đặt xe qua mạng và đang đặt công ty phần mềm thiết kế. Đây là một môi trường nền tảng dùng chung cho tất cả hãng taxi, giúp mọi người khi đến Hà Nội có thể tải, truy cập phần mềm, có thể lựa chọn hãng tùy thuộc vào tên tuổi hay giá cả đã hiển thị sẵn để cạnh tranh với Grab đang ngày càng mở rộng thị phần. (Đoàn Loan, 2018). Mô hình taxi công nghệ ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý, khai thác, vận hành hệ thống, đây là điều tất yếu, phù hợp với chỉ đạo của Chính phủ trong quá trình thực hiện cuộc cách mạng công nghiệp 4.0.

4.2. Hạn chế của kinh tế chia sẻ tại Việt Nam

Kinh doanh dựa trên nền tảng công nghệ ở các nước trên thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng, hiện nay xuất hiện một số tồn tại, hạn chế trong công tác quản lý quản lý nhà nước, khiến các cơ quan này còn khá lúng túng trong việc xác định bản chất và cách thức vận hành, quản lý. Nhìn chung, hầu hết văn bản pháp luật hiện hành chưa có quy định cụ thể liên quan đến kinh tế chia sẻ như trong Luật Đầu tư năm 2014, Luật doanh nghiệp 2014, và các qui định pháp luật khác như Luật thuế, Luật thương mại điện tử (Luật giao dịch điện tử 2005 và các văn bản hướng dẫn thi hành), các chính sách qui định về nghĩa vụ tài chính và các chính sách khác. Một vài trường hợp cụ thể như là việc cấp giấy phép kinh doanh còn gặp vướng mắc do hoạt động này vẫn chưa có trong danh mục ngành nghề kinh doanh gây ra nhiều vấn đề tranh cãi như theo ông Nguyễn Anh Tuấn (CEO của Grab) cho rằng các doanh nghiệp hoạt động như Grab hay Uber chỉ là công ty công nghệ, dùng ứng dụng công nghệ để giải quyết, cải thiện các vấn đề vận tải của xã hội (Tuấn Anh et al, 2017). Tuy nhiên, trong cuộc họp ngày 8/3 bàn dự thảo Nghị định thay thế Nghị định 86 về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe và theo Dự thảo Nghị định sửa đổi Nghị định 86, Bộ Giao thông Vận tải đề xuất xếp vận tải Uber, Grab như taxi truyền thống (Kiều Linh, 2018). Bên cạnh đó là sự lúng túng trong việc quản lý hoạt động kinh doanh theo loại hình mới này bởi vì các hoạt động này hoạt động đan xen và giao thoa với các hoạt động kinh doanh truyền thống; giữa chức năng quản lý của các Bộ/ngành với nhau.

Hiện nay còn thiếu các chính sách đảm bảo cạnh tranh công bằng giữa kinh tế truyền thống và kinh tế chia sẻ trong từng ngành cụ thể, như sự bất bình đẳng trong đăng kí kinh doanh, trong kiểm soát số lượng xe, trong việc xác định giá thành dịch vụ giữa Grab và các doanh nghiệp taxi truyền thống. Có thể thấy rằng, các hãng taxi truyền thống đang bị kiểm soát chặt chẽ và khắt khe hơn so với các taxi công nghệ, dẫn đến nhiều trường hợp như gia tăng áp lực cho cơ sở hạ tầng giao thông vận tải vì số lượng xe Grab gia tăng ngày một nhiều hay việc được đi vào những tuyến đường mà taxi truyền thống bị cấm,...

Hiện cũng còn thiếu các qui định về quản lý chất lượng sản phẩm hoặc dịch vụ để bảo vệ người tiêu dùng, đặc biệt là xác định rõ hơn nghĩa vụ về bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng trong hoạt động thương mại điện tử có liên quan đến kinh tế chia sẻ. Nghị định số 52/2013 /NĐ-CP ngày 16 tháng 5 năm 2013 về Thương mại điện tử hiện nay còn chưa bao quát được hết các hành vi thương mại điện tử trong kinh tế chia sẻ. Trong khi đó để quản lý hoạt động Thương mại điện tử cần kết hợp với một số Nghị định khác như Nghị định số 86 của Bộ Giao thông vận tải và các Nghị định khác. Luật bảo vệ người tiêu dùng số 59/2010/QH12 ngày 17/11/2010 cũng cần được xem xét, bổ sung để có phạm vi điều chỉnh, bổ sung rõ trách nhiệm các bên liên quan đối với người tiêu dùng trong các giao dịch liên quan tới kinh tế chia sẻ.

Còn thiếu các cơ chế chính sách qui định trách nhiệm rõ ràng hơn của các bên trong kinh tế chia sẻ. Do quan hệ hợp đồng mới trong kinh tế chia sẻ là quan hệ “3 bên” nên các chính sách kèm theo cần xử lý được mối quan hệ này thay vì xử lý quan hệ giữa hai đối tác trong hợp đồng kinh tế như trước đây. Nếu không có các qui định rõ ràng có thể dễ dẫn đến tình trạng đùn đẩy trách nhiệm và cơ quan quản lý nhà nước không nắm được thông tin. Trách nhiệm của các bên đối với nhà nước cũng cần được qui định rõ hơn, đặc biệt là với các đối tác ở bên ngoài biên giới. Cụ thể là theo Luật Quản lý Ngoại Thương ngày 12 tháng 6 năm 2017 và Nghị định số 09/2018 ngày 15 tháng 1 năm 2018 về Hướng dẫn quản lý ngoại thương quy định để hoạt động Thương mại điện tử có vốn đầu tư nước ngoài thì cần có thêm giấy quyền kinh doanh đối với hoạt động cung cấp thương mại điện tử dưới dạng website ngoài giấy đầu tư kinh doanh là một công cụ cho quản lý ngoại thương. Tuy nhiên, rào cản thương mại này vẫn còn có lỗi hổng vì chỉ quy định cho website mà không có quy định cho ứng dụng điện thoại. Ngoài ra, với các loại hình kinh tế chia sẻ, người cung ứng dịch vụ cũng không được đóng bảo hiểm xã hội và bảo hiểm thất nghiệp; người lao động tham gia vào hình thức kinh doanh này không sở hữu bất kỳ quyền lợi lao động nào; không có một đơn vị nào đứng ra bảo vệ quyền lợi người lao động khi xảy ra vấn đề tranh chấp với đơn vị cung ứng nền tảng. Làm tăng sự quan tâm của Nhà nước đến vấn đề an sinh xã hội cho toàn dân, gia tăng sự bất bình đẳng. Theo ông Nguyễn Anh Tuấn (CEO Grab), nếu luật pháp yêu cầu Grab hay Uber phải ký hợp đồng lao động với tất cả tài xế, các công ty này sẽ đóng cửa vì chi phí sẽ tăng lên rất cao (Tuấn Anh et al, 2017).

Hệ thống mạng còn tiềm ẩn nhiều rủi ro để lộ ra lỗ hổng về thông tin cho người sử dụng dịch vụ hay là các rủi ro về công nghệ trong quá trình sử dụng. Các qui định về an toàn thông tin cũng còn thiếu liên quan đến việc trách nhiệm các bên khi thông tin bị rò rỉ, mất mát, hay nghiêm trọng hơn là bán thông tin trái phép không được sự đồng ý của khách hàng.

Khung pháp lý về hoạt động kinh doanh hiện nay vẫn “thuần túy” là các quy định kinh doanh truyền thống, mà chưa có các quy định hay điều chỉnh các hoạt động kinh doanh “chia sẻ”, gây khó khăn trong việc phát triển các hoạt động kinh doanh chia sẻ nhằm phát huy tối đa việc tận dụng các nguồn lực dư thừa của xã hội và sử dụng hiệu quả hơn các tài sản sẵn có của xã hội. Cụ thể như để dễ kiểm soát, Bộ Giao thông vận tải quy định một xe chỉ được ký một hợp đồng với mục tiêu chính là ngăn chặn tình trạng xe dù, bến cóc. Tuy nhiên, nếu áp dụng quy định đó đối với loại xe vận tải hành khách trực tuyến theo hợp đồng thì không hợp lý vì trong Bộ Luật dân sự cũng quy định không hạn chế quyền giao kết một hợp đồng hay hai hợp đồng trong quá trình vận tải.

Về mặt thuế, đối với loại hình kinh doanh có đăng ký nào bất kể là theo mô hình kinh tế chia sẻ hay theo mô hình kinh doanh truyền thống, Bộ Tài chính cũng có thể thu đủ theo loại hình kinh doanh. Tuy nhiên, hiện nay đối với các doanh nghiệp có trụ sở ở nước ngoài kinh doanh tại Việt Nam, có doanh thu tại Việt Nam, chỉ nộp được thuế thu nhập doanh nghiệp theo phương thức trực tiếp do không quản lý được đầu vào ở nước ngoài và không có trụ sở thường trú tại Việt Nam. Do vậy, gây ra sự bất bình đẳng giữa doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp nước ngoài. Khoảng trống về nghĩa vụ thuế của các loại công ty này trong kinh tế chia sẻ diễn ra tại Việt Nam cần được khắc phục. Hiện còn thiếu (hoặc chưa hoàn thiện) các cơ chế, chính sách quản lý các giao dịch thanh toán điện tử xuyên biên giới để có thể giám sát việc thực hiện nghĩa vụ thuế của các đối tác nước ngoài tham gia vào các hoạt động kinh doanh ở Việt Nam.

Các quy định về thông tin trên mạng được quy định trong Luật Công nghệ thông tin và các văn bản hướng dẫn thi hành Luật hay Nghị định 52/2013/NĐ-CP về TMĐT mới chủ yếu đề cập đến các cá nhân, tổ chức kinh doanh trong và ngoài nước (có chi nhánh hay đầu tư ở Việt Nam) mà chưa có quy định pháp lý nào đối với các cá nhân hay tổ chức nước ngoài có hợp tác, kinh doanh tại Việt Nam (không có văn phòng, đại diện tại Việt Nam). Do vậy còn thiếu các qui định liên quan đến trách nhiệm của các nền tảng như Uber, Airbnb v.v... về cung cấp thông tin cho các cơ quan quản lý. Ví dụ theo quy định của Bộ Công thương, chỉ với các trang web thương mại điện tử có tên miền Việt Nam thì mới phải kê khai thông tin trực tuyến nên nhiều trang không có tên miền Việt Nam nhưng vẫn phát sinh giao dịch tại Việt Nam nên không bị quản lý.

5. Kiến nghị giải pháp quản lý nhà nước trong thời gian tới.

Để phát triển bền vững kinh tế chia sẻ và tận dụng các lợi thế có hội của nó, Nhà nước cần phải quan tâm đến các quan điểm định hướng và giải pháp tương ứng như sau:

Thứ nhất: Công nhận sự phát triển của kinh tế chia sẻ là tất yếu, phù hợp với xu thế phát triển của công nghệ thông tin. Kinh tế chia sẻ không phải là một bộ phận tách rời hoặc một thành phần kinh tế riêng trong nền kinh tế. Để làm được điều đó thì cần phải tạo điều kiện cho các hoạt động kinh tế chia sẻ phát triển đi kèm với những chính sách khuyến khích phù hợp để thúc đẩy phát triển đặc biệt với những mô hình kinh tế chia sẻ vì mục đích xã hội và không nên cấm các hoạt động kinh tế này. Hoàn thiện khuôn khổ hệ thống pháp luật và chính sách hiện hành để các hoạt động của kinh tế chia sẻ được quy định và kiểm soát chặt chẽ tại Việt Nam (về đăng ký kinh doanh, thực hiện nghĩa vụ thuế, nghĩa vụ tài chính, nghĩa vụ khai báo thông tin, nghĩa vụ đáp ứng các điều kiện kinh doanh chuyên ngành, nghĩa vụ về thực hiện chính sách bảo hiểm v.v..), đặc biệt cần qui định rõ trách nhiệm giữa các bên trong kinh tế chia sẻ, trách nhiệm của các cơ quan nhà nước trong việc quản lý đối với mô hình kinh doanh này. Đồng thời, cần có những đánh giá tác động của từng loại hình kinh tế chia sẻ tới nền kinh tế để cơ chế quản lý phù hợp, cần quản lý những lĩnh vực có thể ứng dụng được mô hình này, có lĩnh vực không cho phép để đảm bảo quyền lợi của người tiêu dùng và tính ổn định về mặt kinh tế - xã hội.

Thứ hai: Xây dựng môi trường cạnh tranh bình đẳng giữa các hoạt động kinh tế chia sẻ và truyền thống. Cần phải khẳng định tận dụng tối đa tài nguyên nhưng phải đảm bảo các tiêu chuẩn phù hợp với từng lĩnh vực ngành nghề kinh doanh cụ thể và người cung cấp dịch vụ phải có trách nhiệm đảm bảo tiêu chuẩn được đề ra. Do đó, để phát huy được lợi ích của mô hình kinh tế chia sẻ, Nhà nước cần có các chính sách thúc đẩy mô hình này theo hướng nới lỏng các điều kiện kinh doanh truyền thống (áp dụng chung cho cả khu vực truyền thống và khu vực kinh tế chia sẻ) đồng thời nâng cao kiểm soát quản lý đối với mô hình kinh tế chia sẻ trong việc cung ứng dịch vụ để tinh tiến dần sự công bằng giữa truyền thống và công nghệ, gia tăng tính cạnh tranh.

Thứ ba: Nâng cao năng lực quản lý của bộ máy nhà nước trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 để khuyến khích và quản lý sự phát triển các hoạt động kinh tế chia sẻ hiện còn đang ở mức thấp. Tốc độ nâng cao năng lực cần nhanh chóng hơn để đáp ứng nhu cầu về quản lý nhà nước. Cụ thể: Đổi mới quản lý nhà nước theo hướng các Bộ/ngành tăng cường phối hợp với nhau trong công tác điều hành quản lý nhà nước và chia sẻ thông tin; cần có quy chuẩn chung về thu thập xử lý dữ liệu để có thể kết nối, lưu trữ phân tích thông tin làm cơ sở đề ra các chính sách phù hợp trong bối cảnh công nghệ xóa mờ ranh giới giữa các lĩnh vực, ngành nghề. Thúc đẩy xây dựng Chính phủ điện tử giai đoạn 2020- 2025. Đẩy nhanh và mở rộng việc thực hiện Đề án hóa đơn điện tử cho các doanh nghiệp. Thực hiện sửa đổi, bổ sung Nghị định số 52/NĐ-CP theo hướng quy định các tổ chức, cá nhân nước ngoài (không có đại diện ở Việt Nam) phải có trách nhiệm cung cấp thông tin khi có cơ quan quản lý nhà nước

yêu cầu. Thực hiện xây dựng thí điểm mô hình thành phố chia sẻ (như mô hình thành phố Seoul, Hàn Quốc).

Thứ tư: Đảm bảo công tác thanh tra, kiểm tra và đảm bảo an toàn thông tin trên môi trường mạng được thực hiện tốt trong bối cảnh các hoạt động kinh tế chia sẻ tăng lên nhanh chóng, cụ thể: Cần có những chính sách hướng dẫn các cá nhân, tổ chức trong và ngoài nước có trách nhiệm bảo mật thông tin (không cung cấp thông tin cho bên thứ ba ngoại trừ có yêu cầu của các cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền và người có thông tin cho phép) và tuyên truyền nghĩa vụ và trách nhiệm trong việc bảo mật thông tin cá nhân của người khác. Thúc đẩy giao dịch thanh toán xuyên biên giới đều phải thông qua cổng thanh toán quốc gia do một đơn vị làm chủ (đơn vị này do NHNN cấp phép hoạt động). Xây dựng cơ chế để các bên trong hoạt động kinh tế chia sẻ có thể kiểm soát được việc sử dụng thông tin của các nền tảng, các doanh nghiệp sử dụng dữ liệu cá nhân, tổ chức của mình theo đúng thỏa thuận giữa các bên.

Thứ năm: Tăng cường nhận thức của các bên trong nền kinh tế chia sẻ, bao gồm Nhà nước, doanh nghiệp, người dân. Mô hình kinh tế chia sẻ là mọi người xây dựng niềm tin thông qua một mô hình cho phép các giao dịch trên môi trường mạng để thu được những lợi ích của việc chia sẻ và việc xếp hạng đánh giá ngang hàng, xác thực và trách nhiệm của bên thứ ba, bảo hiểm là cách phổ biến nhất để thiết lập sự tin tưởng như vậy giữa người dùng và nền tảng cũng như trong số những người dùng. Cụ thể qui định rõ trách nhiệm của các cá nhân và doanh nghiệp về khai báo thông tin về các hoạt động của kinh tế chia sẻ cho các cơ quan quản lý Nhà nước, bao gồm các thông tin hoạt động, nghĩa vụ thuế, và các quy định quản lý chuyên ngành. Xây dựng cơ chế chia sẻ thông tin và dữ liệu giữa chính quyền các cấp và các doanh nghiệp, các hiệp hội ngành nghề và các hộ kinh doanh. Xây dựng cơ chế, chính sách giảm thiểu rủi ro cho các bên trong hoạt động kinh tế chia sẻ bao gồm cảnh báo sớm cho người cung cấp dịch vụ, bảo vệ người tiêu dùng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Judith Wallenstein and Urvesh Shelat, 2017. *Hoping aboard the sharing economy*. The Boston Consulting Group.
2. PricewaterhouseCoopers, 2015. *The Sharing Economy*. PricewaterhouseCoopers: United State.
3. Grab, 2017. *Đưa Đông Nam Á tiến về phía trước*. Grab.
4. Cristiano Codagnone and Bertin Martens, 2016. *Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues*. European Union.
5. Hà Thu, 2018. *Bán cho Grab, Uber chính thức rút khỏi Đông Nam Á*. Truy cập tại: <https://kinhdoanh.vnexpress.net/tin-tuc/quoc-te/ban-cho-grab-uber-chinh-thuc-rut-khoi-dong-nam-a-3727755.html>.
6. Hữu Tuấn, 2018. *Uber rút lui, ứng dụng gọi xe Việt "bung lụa"*. Truy cập tại: <http://baodautu.vn/uber-rut-lui-ung-dung-goi-xe-viet-bung-lua-d80079.html>.
7. Như Bình, 2017. *Dịch vụ 'chia sẻ phòng' Airbnb lấy khách của khách sạn*. Truy cập tại: <https://tuoitre.vn/dich-vu-chia-se-phong-airbnb-lay-khach-cua-khach-san-1358899.htm>.
8. Grab, 2018. *Quy chế hoạt động và Điều khoản sử dụng*. Truy cập tại: <https://www.grab.com/vn/terms/>.
9. Airbnb, 2018. *What legal and regulatory issues should I consider before hosting on Airbnb?*. Truy cập tại: <https://www.airbnb.com/help/article/376/what-legal-and-regulatory-issues-should-i-consider-before-hosting-on-airbnb>.
10. Nielsen, 2014. *Người tiêu dùng đông nam á sẵn sàng với mô hình kinh doanh chia sẻ*. Truy cập tại: <http://www.nielsen.com/vn/vi/insights/2014/Kinh-doanh-chia-se.html>
11. Cafebiz, 2017. *Số lượng xe Uber và Grab chạm mức 50.000 chiếc, gần gấp đôi taxi tại Hà Nội và TP.HCM*. Truy cập tại: <http://cafebiz.vn/so-luong-xe-uber-va-grab-cham-muc-50000-chiec-gan-gap-doi-taxi-tai-ha-noi-va-tphcm-20171013112242118.chn>.
12. LinkedIn, 2017. *Airbnb Là Gì? Tìm Hiểu Về Airbnb Việt Nam*. Truy cập tại: <https://www.linkedin.com/pulse/airbnb-l%C3%A0-g%C3%AC-t%C3%ACm-hi%E1%BB%83u-v%E1%BB%81-vi%E1%BB%87t-nam-le-viet>.
13. Viettimes, 2018. *"Đại chiến" taxi: Grab, Uber chiếm lĩnh thị trường ra sao sau 2 năm thí điểm?*. Truy cập tại: <https://viettimes.vn/dai-chien-taxi-grab-uber-chiem-linh-thi-truong-ra-sao-sau-2-nam-thi-diem-153005.html>.
14. Đoàn Loan, 2018. *Taxi Hà Nội kêu gọi 77 doanh nghiệp hợp lực cạnh tranh Grab*. Truy cập tại: <https://kinhdoanh.vnexpress.net/tin-tuc/doanh-nghiep/taxi-ha-noi-keu-goi-77-doanh-nghiep-hop-luc-can-tranh-grab-3733327.html>.
15. Tuấn phùng, Lê Thanh, Thu dung, Như Bình và Ánh hồng, 2017. *Uber, Grab là taxi hay là công ty công nghệ?*. Truy cập tại: <https://tuoitre.vn/uber-grab-la-taxi-hay-la-cong-ty-cong-nghe-20171222083330386.htm>.
16. Kiều Linh, 2018. *Bộ trưởng Giao thông: "Uber, Grab không đáp ứng yêu cầu thì rời Việt Nam"*. Truy cập tại: <http://vneconomy.vn/bo-truong-giao-thong-uber-grab-khong-dap-ung-yeu-cau-thi-roi-viet-nam-20180308171119541.htm>.
17. Hiếu Công, 2018. *2 năm thí điểm Uber, Grab: Được gì và mất gì?*. Truy cập tại: <https://news.zing.vn/2-nam-thi-diem-uber-grab-duoc-gi-va-mat-gi-post807112.html>.
18. Hồng Phúc, 2018. *Chưa thể thu thuế kinh doanh trên Airbnb*. Truy cập tại: <https://baodautu.vn/chua-the-thu-thue-kinh-doanh-tren-airbnb-d75464.html>.