**Luật Cạnh tranh và thương vụ Grab-Uber**

Hôm 27-3, Cục Cạnh tranh và Bảo vệ người tiêu dùng ( Bộ Công Thương) đã có văn bản gửi Công ty TNHH Grab Taxi. Trong nội dung văn bản do Phó Cục trưởng Trịnh Anh Tuấn ký, có nêu: “Để có căn cứ xem xét, đánh giá việc mua lại theo quy định của pháp luật cạnh tranh, Cục Cạnh tranh và Bảo vệ người tiêu dùng đề nghị doanh nghiệp phối hợp cung cấp thông tin, tài liệu có liên quan đến việc mua lại nêu trên và hợp đồng Grab mua lại Uber tại Đông Nam Á”, báo cáo trước ngày 3-4.

Yêu cầu này xuất phát từ quy định kiểm soát tập trung kinh tế (Điều 3, Chương II Luật Cạnh tranh). Hành vi "tập trung kinh tế" được quy định trong Luật Cạnh tranh có hành vi “mua lại, sáp nhập doanh nghiệp”.

Vấn đề đáng chú ý là ngoại trừ Công ty TNHH GrabTaxi có thành lập pháp nhân ở Việt Nam, thì đối tác Uber Việt Nam luôn khẳng định không phải là doanh nghiệp mà chỉ được Uber B.V có trụ sở tại Hà Lan ủy quyền. Đó cũng là vấn đề tranh cãi về mô hình tổ chức khiến Uber Việt Nam trước đây không kê khai thuế, không nộp thuế giá trị gia tăng (GTGT), thuế thu nhập doanh nghiệp (TNDN), và điều này cũng là cơ sở để Uber Việt Nam kiện Cục Thuế TPHCM ra tòa khi bị truy thu thuế đến nay chưa ngã ngũ.

Vậy có nên coi Grab mua Uber là mua lại doanh nghiệp hay không. Luật Cạnh tranh có quy định hình thức tập trung kinh tế là bao gồm cả việc “một doanh nghiệp mua một phần tài sản của doanh nghiệp khác để kiểm soát, chi phối toàn bộ hoặc một nghành nghề của doanh nghiệp mua lại (Khoản 3, Điều 17). Uber Việt Nam nếu không phải là doanh nghiệp như họ công bố, thì cũng không thể phủ nhận việc họ là một phần của doanh nghiệp Uber B.V có trụ sở tại Hà Lan. Như vậy, hoạt động mua lại của Grab với Uber hoàn toàn có thể mang ra xem xét về hành vi tập trung kinh tế.

Luật Cạnh tranh cũng có thể điều chỉnh luôn cả hoạt động mua bán này cho dù thương vụ không diễn ra ở Việt Nam và một trong hai bên mua bán (Uber không công nhận tư cách pháp nhân doanh nghiệp). Bởi luật được phép điều chỉnh từ tổ chức đến cá nhân cung ứng sản phẩm, dịch vụ tại Việt Nam.

Tiếp đến, hành vi tập trung kinh tế như thế nào thì bị cấm? Theo luật thì sự kết hợp giữa các doanh nghiệp tham gia tập trung kinh tế chiếm trên 50% thị phần trên thị trường liên quan. Như vậy, cơ sở nào để chứng minh cuộc sát nhập này khiến thị phần “cung cấp phần mềm ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý, kết nối vận tải hành khách theo hợp đồng” của Grab và Uber chiếm trên 50%?

Trên thực tế, theo báo cáo của Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) hôm 19-12-2017 khi tổng kết hai năm triển khai thực hiện thí điểm ứng dụng công nghệ trong quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng (gọi tắt là theo Quyết định 24) đã cho thấy, trong số 10 doanh nghiệp kinh doanh theo hình thức này Grab đã có 18.110/36.809 phương tiện ô tô kết nối (chiếm 49,19% thị phần) tính đến 24-11-2017. Cộng với 3614 xe của Uber có kết nối và được cấp phù hiệu xe hợp đồng tại Sở Giao thông Vận tải TPHCM (tính đến tháng 5-2017) thì lượng xe của hai doanh nghiệp là 21.7245/36.809 xe của cả nước kinh doanh theo hình thức kết nối giữa người sử dụng và xe (chiếm 59,01% số phương tiện cung cấp dịch vụ kết nối).

Đó là chưa thống kê hết được các xe tự kết nối với Grab hay Uber qua ứng dụng (apps) mà chưa có phù hiệu do các Sở GTVT cấp. Nếu tính cả thì con số và thị phần chắc chắn lớn hơn nhiều.

Như vậy, vấn đề của Cục quản lý cạnh tranh là phải chứng minh được, tại thị trường Việt Nam, hành vi sáp nhập của Grab và Uber chiếm trên 50% thị phần trên thị trường liên quan.

Như vậy, trong trường hợp này, thị trường liên quan là gì? Quy định của luật cho biết: Thị trường sản phẩm liên quan là thị trường của hàng hóa, dịch vụ có thể thay thế cho nhau về đặc tính, mục đích sử dụng và giá cả. Uber và Grab tới nay vẫn không thừa nhận là hoạt động kinh doanh taxi mà chỉ là các công ty cung cấp dịch vụ kết nối nên không thể lấy thị trường kinh doanh taxi truyền thống là thị trường liên quan nhằm làm "giảm bớt" thị phần cho Uber hay Grab.

Còn xét về thị trường địa lý liên quan là khu vực địa lý cụ thể trong đó có những hàng hóa, dịch vụ có thể thay thế cho nhau với các điều kiện cạnh tranh tương tự và có sự khác biệt đáng kể với các khu vực lân cận thì Hà Nội không thể so sánh với Khánh Hòa hay TPHCM so sánh với Hà Nội do những khác biệt đáng kể về thị trường nên không tính được là thị trường liên quan cho Grab hay Uber.

Theo báo cáo của TP Hà Nội được Bộ GTVT dẫn lại, các doanh nghiệp kinh doanh trên thị trường kết nối vận tải bằng công nghệ tại thủ đô, tính riêng Grab đã có 11.474 xe/12.654 xe, chiếm 90,67% tổng phương tiện tham gia (tính đến 20-11-2017).

Grab mua lại mảng kinh doanh của Uber ở Đông Nam Á, và Việt Nam chỉ là một trong số các thị trường trong cuộc sáp nhập này. Tuy nhiên, nếu cuộc mua bán này bị xem xét theo Luật Cạnh tranh và các Sở GTVT tạm dừng cấp phép chuyển đổi xe hợp đồng đã cấp cho Uber qua cho Grab thì ít nhiều việc kinh doanh tại Việt Nam sau cuộc sáp nhập cũng không dễ dàng gì.