

HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM

NGUYỄN NGỌC THUYỀN*
NGUYỄN THẢO NGUYỄN**

Dịch vụ logistics đã có từ lâu trên thế giới và ngày càng phát triển mạnh mẽ, đóng vai trò to lớn trong đời sống kinh tế thế giới nói chung và từng quốc gia nói riêng. Ngày nay, dịch vụ logistics đã chứng tỏ được vai trò quan trọng cũng như có rất nhiều tiềm năng để phát triển nhờ quá trình giao lưu kinh tế thế giới cùng với những thành tựu vượt bậc của khoa học - công nghệ. Bài viết phân tích các vấn đề pháp lý cơ bản về dịch vụ logistics, qua đó, đề xuất các giải pháp hoàn thiện pháp luật logistics trong bối cảnh mới nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong nước và góp phần vào sự phát triển bền vững của nền kinh tế Việt Nam.

Từ khóa: Dịch vụ logistics; thương mại; hoàn thiện; pháp luật; nền kinh tế.

Logistics services have existed for a long time worldwide and have been developing strongly, playing a significant role in the global economy in general and in each nation in particular. Today, logistics services have demonstrated their importance and great potential for further development, thanks to global economic exchanges and remarkable achievements in science and technology. This article examines fundamental legal issues related to logistics services and, based on this analysis, proposes solutions to enhance the legal framework for logistics in the new context, thereby improving the competitiveness of domestic enterprises and contributing to the sustainable development of Vietnam's economy.

Keywords: Logistics services; commerce; improvement; law; economy.

NGÀY NHẬN: 07/8/2025

NGÀY PHẢN BIỆN, ĐÁNH GIÁ: 03/9/2025

NGÀY DUYỆT: 18/9/2025

DOI: <https://doi.org/10.59394/qlnn.356.2025.1301>

1. Một số vấn đề pháp lý cơ bản về dịch vụ logistics

a. Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics

Một là, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics là doanh nghiệp có đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics theo quy định của pháp luật (Điều 234 Luật Thương mại năm 2005).

Hai là, thương nhân tiến hành một phần

hoặc toàn bộ hoạt động kinh doanh logistics bằng phương tiện điện tử có kết nối mạng internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác, ngoài việc phải đáp ứng theo quy định của pháp luật đối với các dịch vụ

* ThS, Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải

** Cử nhân Trường Đại học Luật Hà Nội

quy định tại Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics, còn phải tuân thủ các quy định của *Luật Giao dịch điện tử* năm 2023 và các văn bản pháp luật liên quan.

b. Quyền và nghĩa vụ của các bên trong quan hệ dịch vụ logistics

(1) Quyền của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.

Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics có quyền được hưởng thù lao dịch vụ và các chi phí hợp lý khác khi hoàn tất hợp đồng dịch vụ theo thỏa thuận với khách hàng. Mức thù lao do hai bên thỏa thuận, có thể là số tiền cụ thể hoặc tỷ lệ trên giá trị hàng hóa, phụ thuộc vào nội dung và độ phức tạp của công việc. Ngoài thù lao, người làm dịch vụ logistics có thể yêu cầu thanh toán các chi phí hợp lý nếu được thỏa thuận trong hợp đồng. Nếu không có thỏa thuận, chi phí hợp lý sẽ do từng trường hợp cụ thể quyết định.

Trong quá trình thực hiện hợp đồng, nếu có lý do chính đáng vì lợi ích của khách hàng thì thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics có thể thực hiện khác với chỉ dẫn của khách hàng nhưng phải thông báo ngay cho khách hàng. Lý do chính đáng có thể là thời tiết hay các yếu tố khách quan khác. Các chỉ dẫn thường là phương tiện vận chuyển, hình thức bảo quản, thanh toán...

Để bảo đảm nghĩa vụ thanh toán, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics có quyền cầm giữ một số lượng hàng hóa nhất định và các chứng từ liên quan đến số lượng hàng hóa nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho khách hàng theo khoản 1 Điều 239 *Luật Thương mại* năm 2005. Ngoài ra, theo Điều 240 *Luật Thương mại* năm 2005, người làm dịch vụ còn phải bảo quản, giữ gìn hàng hóa và không được sử dụng hàng hóa nếu không được bên có hàng hóa bị cầm giữ đồng ý.

(2) Nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.

Thực hiện các công việc theo đúng thỏa thuận với khách hàng, bao gồm các công việc liên quan đến hàng hóa, như: đóng gói, ký mã hiệu, giao hoặc nhận hàng theo đúng điều kiện đã thỏa thuận trong hợp đồng hoặc theo hướng dẫn phù hợp từ khách hàng.

Tuân thủ chỉ dẫn của khách hàng, trừ khi có lý do chính đáng nhằm bảo vệ lợi ích khách hàng hoặc gặp sự kiện khách quan bất khả kháng. Trong những trường hợp đó, họ được phép làm khác nhưng phải thông báo ngay cho khách hàng. Nếu không thông báo, dù có lý do chính đáng, hành vi vẫn có thể bị coi là vi phạm thỏa thuận. Việc xác định thế nào là “lý do chính đáng” chưa có hướng dẫn cụ thể, nên nếu không có thỏa thuận rõ ràng trong hợp đồng sẽ dễ phát sinh tranh chấp.

Trong trường hợp không có thời hạn rõ ràng trong hợp đồng, người làm dịch vụ phải thực hiện trong thời hạn hợp lý và tuân thủ quy định pháp luật hoặc tập quán vận tải. Đây là nguyên tắc chung để bảo đảm chất lượng và an toàn trong vận chuyển hàng hóa. Tuy nhiên, việc xác định “thời hạn hợp lý” trên thực tế còn nhiều khó khăn.

(3) Quyền của khách hàng sử dụng dịch vụ logistics.

Quyền đầu tiên và quan trọng nhất của khách hàng đó chính là được hướng dẫn, kiểm tra, giám sát việc thực hiện hợp đồng mà hai bên đã thỏa thuận để có thể chắc chắn rằng mọi việc được diễn ra đúng như yêu cầu của họ. Bên cạnh đó, khách hàng còn có các quyền khác, như: quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại nếu người làm dịch vụ logistics vi phạm hợp đồng; quyền lựa chọn người làm dịch vụ logistics theo nhu cầu và năng lực của người làm dịch vụ.

(4) Nghĩa vụ của khách hàng.

Khách hàng phải thanh toán cho thương

nhân kinh doanh dịch vụ logistics mọi khoản tiền đã đến hạn thanh toán. Bồi thường thiệt hại, trả các chi phí hợp lý phát sinh cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics nếu người đó đã thực hiện đúng chỉ dẫn hoặc trong trường hợp do lỗi của chính mình gây ra.

Ngoài ra, khách hàng còn có một số nghĩa vụ khác, như: cung cấp đầy đủ chỉ dẫn cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics; thông tin chi tiết, đầy đủ, chính xác và kịp thời về hàng hóa cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics; đóng gói, ghi ký mã hiệu hàng hóa theo hợp đồng mua bán hàng hoá...

c. Về giới hạn trách nhiệm.

Trong trường hợp khách hàng có thông báo trước về trị giá của hàng hóa và nhận được sự xác nhận của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics, giới hạn trách nhiệm của thương nhân sẽ được tính dựa trên giá trị thực tế của hàng hóa, tức là không vượt quá mức trị giá hàng hóa đã được thông báo và xác nhận. Đối với các trường hợp mà thương nhân tổ chức thực hiện nhiều công đoạn trong chuỗi dịch vụ logistics và mỗi công đoạn có quy định giới hạn trách nhiệm khác nhau; khi đó, giới hạn trách nhiệm của thương nhân sẽ dựa trên công đoạn có giới hạn trách nhiệm cao nhất trong chuỗi các công đoạn đó.

Tuy nhiên, mức giới hạn trách nhiệm tối đa 500 triệu đồng trong trường hợp không có thông báo trước về trị giá hàng hóa, áp dụng cho mọi trường hợp tổn thất. Việc quy định mức giới hạn bồi thường cố định ở mức 500 triệu đồng có thể tạo ra sự mất cân bằng trong mối quan hệ giữa thương nhân và khách hàng. Chẳng hạn, nếu hàng hóa bị mất hoặc hư hỏng, có trị giá lên đến hàng tỷ đồng, khách hàng sẽ chỉ được bồi thường ở mức tối đa 500 triệu đồng, dù thiệt hại thực tế mà họ phải gánh chịu lớn hơn nhiều. Điều này dẫn đến tình trạng bất công bằng trong việc bảo vệ quyền lợi của khách hàng và có

thể tạo ra xung đột trong quá trình giải quyết tranh chấp.

d. Các trường hợp miễn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics

Theo quy định tại Điều 237 Luật Thương mại năm 2005, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không phải chịu trách nhiệm về những tổn thất đối với hàng hóa trong các trường hợp sau:

(1) Tổn thất do lỗi của khách hàng hoặc của người được khách hàng ủy quyền. Trong trường hợp này, mặc dù xảy ra tổn thất đối với hàng hóa nhưng do lỗi của khách hàng hoặc của người được khách hàng ủy quyền thì thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics sẽ không phải chịu trách nhiệm.

(2) Tổn thất phát sinh do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics làm đúng theo những chỉ dẫn của khách hàng hoặc của người được khách hàng ủy quyền.

(3) Tổn thất do khuyết tật của hàng hóa. Đây là loại hàng hóa không bảo đảm an toàn cho người tiêu dùng, có khả năng gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của người tiêu dùng nhưng chưa phát hiện được khuyết tật tại thời điểm hàng hóa được cung cấp cho người tiêu dùng, mặc dù hàng hóa đó được sản xuất theo đúng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật hiện hành.

(4) Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics được miễn trách nhiệm đối với tổn thất hàng hóa trong trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không nhận được thông báo về khiếu nại trong thời hạn 14 ngày, kể từ ngày thương nhân kinh doanh dịch vụ logistic giao hàng cho người nhận. Sau khi bị khiếu nại, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không nhận được thông báo về việc bị kiện tại trọng tài hoặc tòa án trong thời hạn 9 tháng, kể từ ngày giao hàng.

(5) Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không phải chịu trách nhiệm về

việc mất khoản lợi đáng lẽ được hưởng của khách hàng để lại, về sự chậm trễ hoặc thực hiện dịch vụ logistics sai địa điểm không do lỗi của mình.

Ngoài ra, theo quy định tại Điều 294 *Luật Thương mại* năm 2005, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics được miễn trách nhiệm đối với hành vi vi phạm trong các trường hợp sau:

(1) Xảy ra trường hợp miễn trách nhiệm mà các bên đã thỏa thuận. Nếu trong hợp đồng các bên đã thỏa thuận về các trường hợp miễn trách nhiệm cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics thì khi sự kiện vi phạm xảy ra, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics sẽ được miễn trách nhiệm theo đúng sự thỏa thuận đó.

(2) Xảy ra sự việc bất khả kháng. Để được miễn trách nhiệm do sự kiện bất khả kháng, bên vi phạm nhất thiết phải thực hiện đầy đủ các quy định tại khoản 1 Điều 295 *Luật Thương mại* năm 2005, cụ thể là thông báo ngay cho bên kia bằng văn bản về trường hợp được miễn trách nhiệm và những hậu quả có thể xảy ra và chứng minh về sự việc bất khả kháng.

(3) Hành vi vi phạm của một bên hoàn toàn do lỗi của bên kia. Theo đó, nếu thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics vi phạm hợp đồng nhưng việc vi phạm hoàn toàn là do lỗi của khách hàng thì thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics sẽ được miễn trách nhiệm đối với vi phạm đó.

(4) Hành vi vi phạm của một bên do thực hiện quyết định của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền mà các bên không thể biết được vào thời điểm giao kết hợp đồng.

2. Một số giải pháp hoàn thiện pháp luật về dịch vụ logistics

Thứ nhất, thống nhất về điều kiện chủ thể kinh doanh dịch vụ logistics giữa *Luật Thương mại* năm 2005 và các văn bản pháp luật chuyên ngành.

Luật Thương mại năm 2005 mang tính chất giới hạn, chưa thực sự thống nhất với pháp luật chuyên ngành về điều kiện chủ thể kinh doanh. Cụ thể, theo luật điều chỉnh một số dịch vụ thuộc dịch vụ logistics, như: ngoài là doanh nghiệp thì còn có thể hoạt động dưới hình thức khác là hợp tác xã hoặc hộ kinh doanh. Do đó, để hệ thống pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics có sự thống nhất và rõ ràng; đồng thời, giúp các chủ thể liên quan đến dịch vụ logistics có thể dễ dàng áp dụng trong thực tiễn, rất cần phải rà soát, điều chỉnh lại quy định về chủ thể kinh doanh dịch vụ logistics giữa *Luật Thương mại* và các văn bản pháp luật chuyên ngành.

Thứ hai, hoàn thiện khái niệm “dịch vụ logistics”. Cần thay thế cụm từ “một hoặc nhiều công việc” thành “một số hoặc tất cả các công việc” tại Điều 233 *Luật Thương mại* năm 2005. Do đó, để trở thành thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics, thương nhân phải cung cấp ít nhất 2 loại hình dịch vụ trong chuỗi logistics trở lên. Họ có thể cung cấp dịch vụ vận tải, kho bãi và cả thông quan. Điều này sẽ thể hiện đúng bản chất của dịch vụ logistics trên thế giới và cũng góp phần đa dạng hóa loại hình dịch vụ này.

Thứ ba, bổ sung khái niệm “e-logistics”.

Sự phát triển của công nghệ thông tin và thương mại điện tử, các dòng di chuyển hàng hóa mở rộng đáng kể về phạm vi, khoảng cách, tính phức tạp nên e-logistics có những khác biệt so với logistics truyền thống. Khái niệm về e-logistics như sau: “e-logistics là toàn bộ các hoạt động nhằm hỗ trợ việc di chuyển hàng hóa từ nơi cung ứng đến nơi tiêu dùng thông qua các giao dịch điện tử”.

Thứ tư, hoàn thiện quy định về quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.

Bổ sung các quy định giải thích rõ các cụm từ “chi phí hợp lý khác” và “lý do chính

đáng” để tạo điều kiện bảo đảm cho các thương nhân trong quá trình thực hiện quyền và nghĩa vụ của mình.

Đối với “chi phí hợp lý”, tham khảo điều kiện kinh doanh chuẩn của Hiệp hội Logistics Singapore. Cụ thể, tại Điều 19(b) quy định khi doanh nghiệp (là các thành viên Hiệp hội Logistics Singapore) nhận được chỉ thị thu cước vận chuyển, thuế quan, lệ phí hoặc các chi phí khác từ bất kỳ người nào không phải là khách hàng. Khách hàng vẫn sẽ chịu trách nhiệm và thanh toán số tiền đó cho doanh nghiệp khi có bằng chứng về việc đó. Và, tại Điều 37(c) quy định: khách hàng chịu trách nhiệm thanh toán mọi khoản tăng giá, cước vận chuyển, phí bảo hiểm hoặc các khoản phí khác có thể được áp dụng sau khi bắt đầu vận chuyển. Tham khảo quy định này, tác giả đề xuất như sau: chi phí hợp lý là “chi phí được hình thành và gắn liền với việc phân phối nguyên vật liệu và hàng hóa trong quá trình thực hiện dịch vụ logistics, bao gồm các loại chi phí như: phí vận chuyển, phí lưu kho thương mại, tiền cầu đường, chi phí bảo quản hàng hóa, chi phí phát sinh do thực hiện chỉ dẫn của khách hàng..., trừ khi những chi phí đó đã được tính vào tiền thù lao quy định trong hợp đồng. Nếu không có thỏa thuận, việc xác định chi phí hợp lý tùy thuộc vào từng trường hợp cụ thể”.

Đối với “lý do chính đáng”, nhóm tác giả cho rằng nên xem lý do chính đáng ở đây như trong hoàn cảnh thời tiết hay trong những tình thế cấp thiết để tránh nguy cơ đe dọa gây thiệt hại đến lợi ích khách hàng, mà người cung cấp dịch vụ có thể chứng minh được trong hoàn cảnh đó là biện pháp hiện hữu duy nhất, để giảm tối đa hậu quả của những đe dọa có thể xảy ra.

Thứ năm, bãi bỏ quy định giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường và thay thế điểm a khoản 3 Điều 5 Nghị định số 163/2017/NĐ-CP bằng quy định sau: “Trường hợp các bên

không có thỏa thuận thì giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics sẽ được giới hạn bằng một đơn vị tính toán cho mỗi đơn vị hay mỗi kilogram hàng hóa”.

3. Kết luận

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế diễn ra mạnh mẽ, hoạt động thương mại quốc tế ngày càng phát triển ở khắp các khu vực và quốc gia trên toàn thế giới. Theo xu hướng đó, hoạt động ngoại thương của Việt Nam cũng đang trong giai đoạn tăng trưởng nhanh chóng, kéo theo sự phát triển đầy tiềm năng của ngành dịch vụ logistics. Do đó, cần thiết xây dựng một khung pháp lý toàn diện, thống nhất để tạo điều kiện cho các doanh nghiệp logistics hoạt động hiệu quả và minh bạch hơn trong bối cảnh hiện nay. □

Tài liệu tham khảo:

1. Chính phủ (2017). *Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics*.
2. Trần Thị Quang Hồng (2020). *Điều kiện kinh doanh là công cụ quản lý nhà nước trong quá trình hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa ở Việt Nam*. Tạp chí Nghiên cứu lập pháp, số 3/2020.
3. Quốc hội (2005). *Luật Thương mại* năm 2005.
4. Trần Thế Tuấn, Ngô Thị Thanh Nga (2022). *Kinh nghiệm hạ tầng logistics của Singapore và bài học kinh nghiệm cho Việt Nam*. Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á, số 2/2022.
5. Simone Lamont Black & D. Rhidian Thomas (2018). *Current Issues in Freight Forwarding: law and logistics*.
6. ESCAP (2013). *Guide to key issues in development of Logistics policy*.
7. Harald Gleissner, J. Christian Femerling (2013). *Logistics- Basic - Exercise - Case study*.
8. Business Monitor International (2009, 2011). *Vietnam freight transport*.
9. MUTRAP (2011). *Báo cáo nghiên cứu về logistics thương mại tại Việt Nam và ASEAN*.
10. Oxford Advances Learners Dictionary of Current English, A.S Hornby (1995). *Fifth Edition*. Oxford University Press.