



YÊU CẦU HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT TRONG BỐI CẢNH CMCN 4.0 VÀ CHUYỂN ĐỔI SỐ

L7: 9 DEC 2022

CẢI CÁCH PHÁP LUẬT TRONG BỐI CẢNH CMCN 4.0 VÀ CHUYỂN ĐỔI SỐ Ở VIỆT NAM

- Đọc thêm: Việt Nam thời chuyển đổi số, NXB Thế giới 2019 (Chương 9, các trang từ 435-465); Nhà xuất bản Tư pháp (2020), CMCN 4.0 và những vấn đề pháp lý đặt ra cho việc xây dựng, hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam (trang 64-81, 101-113; 114-120; 201-207) Cẩm nang Chuyển đổi số MIC 2020; QĐ 749/QĐ-TTg 3/6/2020 Chương trình Chuyển đổi số.
- Hiểu biết tổng quan về CMCN 4.0, Chuyển đổi số: cơ hội và thách thức về mặt pháp lý, những tác động với cải cách thể chế tại Việt Nam:
 - ✓ CMCN 4.0 với xây dựng pháp luật
 - ✓ CMCN 4.0 với tổ chức thi hành pháp luật
 - ✓ CMCN 4.0 với tòa án số, mô hình giải quyết tranh chấp ADR, thanh tra kiểm tra online
 - ✓ Thảo luận tình huống: Grab Việt Nam & Vinasun

CMCN 4.0 & CHUYỂN ĐỔI SỐ

- CMCN 4.0: giai đoạn phát triển mới có sự thay đổi toàn diện về nền tảng công nghệ, cách thức tổ chức sản xuất kinh doanh, phương thức sinh hoạt và quản trị xã hội (*Klaus Schwab, 2016*).
- Chuyển đổi số: quá trình thay đổi tổng thể và toàn diện của cá nhân, tổ chức về cách sống, cách làm việc và phương thức sản xuất dựa trên các công nghệ số (*Cẩm nang chuyển đổi số, MIC, 2020*).
- Thúc đẩy phát triển kinh tế số, xã hội số, sản xuất thông minh, các mô hình sản xuất kinh doanh mới, kinh tế chia sẻ, thương mại điện tử. Thực hiện chuyển đổi số trong tất cả các doanh nghiệp và các cơ quan nhà nước (*Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030*)
- Thực hiện chuyển đổi số trong quản trị quốc gia, quản lý nhà nước... Đẩy nhanh chuyển đổi số đối với một số ngành, lĩnh vực đã có điều kiện, đặc biệt là khu vực doanh nghiệp nhỏ và vừa, ứng dụng và phát triển công nghệ mới, ưu tiên công nghệ số, kết nối 4G/5G, dữ liệu lớn (big data), trí tuệ nhân tạo (AI), chuỗi khối (Blockchain), Internet vạn vật (IoT)... (*Chiến lược phát triển KT-XH 10 năm 2021-2030*)

“Uber, the world’s largest taxi company, owns no vehicles. Facebook, the world’s most popular media owner, creates no content. Alibaba, the most valuable retailer, has no inventory. And Airbnb, the world’s largest accommodation provider, owns no real estate.”.

(Kevin Kelly, [The Inevitable: Understanding the 12 Technological Forces That Will Shape Our Future](#))

Citizenship & Residential Certificate?



特別住民票

氏名	渋谷 みらい
住所	渋谷区宇田川町1丁目
生年月日	平成22年4月28日
住民となった年月日	平成29年11月4日
プロフィール	7歳、小学1年生の少々おませな男の子です。 趣味は、写真撮影と人間観察。 人のおしゃべりが大好きです。 みなさんとの会話を通じて学んで成長していくAI(人工知能)です。



渋谷



ちがいを
ちからに
変える街



この特別住民票は、渋谷区長が渋谷区の魅力の発信並びに基本構想の普及及び啓発のために、発行するものです。
住民基本台帳法に基づき交付する住民票の写しではありません。

平成29年11月4日

渋谷区長 長谷部 健



- Saudi Arabia: quốc gia đầu tiên công nhận **tư cách công dân** cho Người máy nữ Sophia (2017)

- Japan: cấp **Giấy phép cư trú** cho robot Shibuya Mirai (2017)

- Nga: không thừa nhận tư cách của AI như con người mà xem AI như một đối tượng riêng biệt và xây dựng quy định riêng.

- Đức: đề xuất địa vị “tư cách pháp lý một phần” hay “**năng lực pháp luật một phần**” cho AI để xây dựng khung pháp lý riêng.

- Hoa Kỳ: đưa ra **định nghĩa về AI** để từ đó xác lập hệ quy chiếu pháp lý phù hợp.

LUẬT QUỐC TỊCH VIỆT NAM (sửa đổi, bổ sung 2014): Điều kiện nhập quốc tịch Việt Nam (Đ19)

1. Công dân nước ngoài và người không quốc tịch đang thường trú ở Việt Nam có đơn xin nhập quốc tịch Việt Nam và có đủ các điều kiện sau:

- a) Năng lực hành vi dân sự đầy đủ
- b) Tuân thủ Hiến pháp và pháp luật VN
- c) Biết tiếng Việt đủ để hòa nhập vào cộng đồng
- d) Thường trú ở Việt Nam >5 năm
- đ) Có khả năng bảo đảm cuộc sống tại VN

2. Miễn áp dụng các điều kiện tại điểm c, d và đ khoản 1 trên, nếu thuộc một trong những trường hợp sau:

- a) Vợ, chồng, cha, mẹ hoặc con đẻ của công dân VN
- b) Công lao đặc biệt đóng góp cho sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc VN
- c) Có lợi cho Nhà nước CHXHCNVN

CMCN 4.0 VÀ CHUYỂN ĐỔI SỐ: CƠ HỘI & THÁCH THỨC

- Giải pháp tạo dựng nhà nước pháp quyền, cải cách thể chế: tương thích & hỗ trợ đổi mới sáng tạo

- Giải pháp tăng cường minh bạch, giao diện và phản biện xã hội, dân chủ hóa đời sống xã hội với sự tham gia và tiếng nói của người dân trong hoạch định chính sách

- Lợi thế về phân tích dữ liệu và các nền tảng số giúp quy trình xây dựng chính sách nhanh, sát thực tế và đồng bộ

(Việt Nam thời chuyển đổi số, 2019)

- Thay đổi không gian các quan hệ pháp luật: giao dịch “phi biên giới”, “phi chủ thể”

- Thay đổi thời gian các quan hệ pháp luật: cách tính thời gian làm việc, nghỉ ngơi, cách xác định thời điểm có hiệu lực của giao dịch dân sự

- Thay đổi chủ thể các quan hệ pháp luật: quyền công dân của Robot Sophia tại Ả Rập Xê Út, trách nhiệm pháp lý AI (xe tự lái, khám chữa bệnh...)

- Thay đổi nội dung quan hệ pháp luật: hành vi pháp lý mới trên môi trường mạng, tác động nhiều lĩnh vực pháp luật: sở hữu, quyền tài sản, SHTT, hợp đồng, bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, tài chính-ngân hàng, lao động & an sinh xã hội, bảo vệ dữ liệu cá nhân, chứng cứ số, tố tụng trực tuyến...

(CMCN 4.0 và những vấn đề pháp lý đặt ra cho việc xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật VN, NXBTP 2019)

CMCN 4.0: YÊU CẦU ĐỔI MỚI TƯ DUY TRONG XÂY DỰNG, THỰC THI PHÁP LUẬT

- ✓ Đẩy nhanh quy trình, thời gian xây dựng pháp luật với sự hỗ trợ của các công nghệ mới, cơ sở dữ liệu quản lý và các nền tảng số
- ✓ Thách thức khi quyết định, ban hành chính sách, VBQPPL điều chỉnh vấn đề mới phát sinh từ việc ứng dụng công nghệ mới của CMCN 4.0 với sự pha trộn các khía cạnh kinh tế, công nghệ và pháp lý
- ✓ Sự khả thi của việc áp dụng mô hình cơ chế thử nghiệm sandbox
- ✓ Ứng dụng công nghệ trong thu thập, xử lý dữ liệu (công nghệ big data, AI, Internet vạn vật...) để thu thập thông tin, dựng mô hình dự báo, phân tích thực tiễn và chọn giải pháp... phục vụ hoạt động xây dựng pháp luật
- ✓ DN công nghệ, khởi nghiệp sáng tạo thực hiện vai trò “chủ động sáng kiến pháp luật, chủ động cung cấp thông tin tác động vào quá trình hoạch định chính sách, xây dựng pháp luật.”.

(Nguyễn Văn Cương “Một số yêu cầu đổi mới tư duy pháp lý thích ứng với CMCN 4.0”, 2020)

CMCN 4.0: YÊU CẦU THÍCH ỨNG CỦA HỆ THỐNG PHÁP LUẬT

- Quy định tạo cơ sở pháp lý cho sự vận hành các mô hình kinh doanh mới
- Quy định về thúc đẩy hệ sinh thái khởi nghiệp sáng tạo phát triển, quy định pháp luật mang tính thử nghiệm
- Pháp luật về hoạt động thương mại điện tử: thiếu quy định đặc thù bảo vệ người tiêu dùng trên môi trường mạng, quy định xác thực định danh và xác nhận giao dịch
- Pháp luật về thuế chưa đủ cơ sở pháp lý hiệu quả để thu đúng, đủ thuế phát sinh từ hoạt động thương mại điện tử, kinh doanh qua mạng, hoạt động trong mô hình kinh tế chia sẻ
- Pháp luật quy định thiết chế và quy trình giải quyết trên nền tảng CPĐT: thiếu cơ sở pháp lý về định danh điện tử, xác thực cá nhân/tổ chức, chứng thư số cho các giao dịch trên môi trường mạng, giá trị pháp lý của văn bản điện tử
- Thiếu quy định về bảo vệ dữ liệu cá nhân (đặc biệt, quy định nghĩa vụ của CQ, TC, DN trong thu thập, tạo lập, chia sẻ, khai thác, công bố thông tin cá nhân).
- Thể chế về hoạt động phân tích, hoạch định chính sách, soạn thảo VBQPPL và tổ chức thực thi (bao gồm hoạt động thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành pháp luật, xử lý vi phạm) vẫn theo tư duy truyền thống, chưa tạo cơ sở pháp lý cần thiết để ứng dụng các công nghệ hiện đại của CMCN 4.0
- Cơ sở pháp lý để thiết lập tòa án trực tuyến, phương thức giải quyết tranh chấp trực tuyến khác ([Nghi quyết 33/2021/QH15 về tổ chức phiên tòa trực tuyến](#), hiệu lực thi hành từ 1/1/2022).

NGHỊ QUYẾT 52-NQ/TW (2019): MỘT SỐ CHỦ TRƯỞNG, CHÍNH SÁCH CHỦ ĐỘNG THAM GIA CMCN 4.0

1. Hoàn thiện pháp luật về doanh nghiệp, khởi nghiệp sáng tạo, sở hữu trí tuệ, thương mại, đầu tư, kinh doanh để tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình chuyển đổi số quốc gia và phát triển các sản phẩm, dịch vụ, mô hình kinh tế mới dựa trên nền tảng công nghệ số, Internet và không gian mạng;
2. Xây dựng cơ chế quản lý phù hợp môi trường kinh doanh số: Ban hành khung thể chế thử nghiệm có kiểm soát đối với công nghệ, sản phẩm, dịch vụ, mô hình kinh doanh mới. Quy định rõ phạm vi không gian và thời gian thử nghiệm.
3. Hoàn thiện chính sách tài chính nhằm huy động mọi nguồn lực xã hội đầu tư cho các hoạt động nghiên cứu, phát triển và ứng dụng công nghệ, đổi mới sáng tạo. Sửa đổi quy định về đầu tư tạo thuận lợi cho hoạt động thu hút vốn, mua cổ phần, mua bán sáp nhập doanh nghiệp công nghệ; nhà đầu tư nước ngoài góp vốn vào doanh nghiệp KNST.
4. Hoàn thiện pháp luật về dữ liệu, quản trị dữ liệu, tạo dựng, kết nối, chia sẻ và khai thác dữ liệu bảo đảm AT, ANTT trên môi trường mạng. Hành lang pháp lý cho định danh số và xác thực điện tử quốc gia; khung danh tính số quốc gia.
5. Hoàn thiện pháp luật, chính sách về tài chính-tiền tệ, thanh toán điện tử, quản lý thuế và các dịch vụ xuyên biên giới phù hợp với xu thế phát triển của kinh tế số.
6. Xây dựng và triển khai Chiến lược quốc gia về phát triển các doanh nghiệp công nghệ, ưu tiên phát triển các doanh nghiệp công nghệ số, doanh nghiệp công nghệ cao thực hiện thiết kế, sáng tạo và sản xuất tại Việt Nam.
7. Xây dựng, hoàn thiện khung pháp lý về phát triển đô thị thông minh bền vững; hệ thống các tiêu chuẩn, quy chuẩn quốc gia; hệ thống hạ tầng dữ liệu, hệ thống chỉ tiêu đánh giá hiệu quả hoạt động của đô thị thông minh.

TAXI CÔNG NGHỆ VÀ LÁI XE: QUAN HỆ LAO ĐỘNG HAY ĐỐI TÁC HỢP ĐỒNG?

VỤ KIỆN TẠI HOA KỲ

<https://casetext.com/case/oconnor-v-uber-techs-inc-32>

- Vụ kiện kéo dài 6 năm (2013-2019) giữa Douglas O'Connor vs. Uber tại Mỹ: Nguyên đơn cáo buộc Uber đã xác định các lái xe của mình là “đối tác hợp đồng” (contractors) mà không phải “người lao động” (employees) để né trách nhiệm trả lương tối thiểu và các chế độ phúc lợi khác theo quy định của pháp luật.
- Sau khi nguyên đơn khởi kiện đã xuất hiện việc ủy quyền đại diện nhóm (class-action lawsuit status) cho hàng trăm ngàn lái xe khác (phán quyết cuối cùng của Tòa án xác định còn 13.600 người).
- Tòa phúc thẩm (Appeal Court): không đưa ra phán quyết đúng hay sai, nhưng đã công nhận thỏa thuận của 2 bên thông qua Thỏa thuận trọng tài của Uber có hiệu lực thi hành và 13.600 người được trả tiền (bao gồm cả những người đã lái xe cho Uber trong thời gian từ 16/8/2009 đến 28/2/2019 ở California hay Massachusetts và Uber đã chấp nhận bồi thường với số tiền 20 triệu đôla.

TAXI CÔNG NGHỆ VÀ LÁI XE: QUAN HỆ LAO ĐỘNG HAY ĐỐI TÁC HỢP ĐỒNG?

VỤ VIỆN LIÊN QUAN ĐẾN UBER TẠI UK VÀ PHÁN QUYẾT CỦA TÒA ÁN TỐI CAO 19/2/2021

(<https://www.supremecourt.uk/press-summary/uksc-2019-0029.html>)

- **Nội dung của vụ kiện:** xác định quan hệ lao động giữa tài xế hợp đồng tự nhân để cung cấp dịch vụ vận tải hành khách thông qua việc sử dụng ứng dụng Uber (tài xế Uber). Câu hỏi đặt ra: tài xế công nghệ được xem là một “**người lao động**” được điều chỉnh theo pháp luật về lao động theo đó tài xế có quyền hưởng mức lương tối thiểu, nghỉ phép năm có hưởng lương và các phúc lợi khác theo quy định không?
- Uber BV là một công ty của Hà Lan, sở hữu công nghệ đứng tên ứng dụng Uber. Uber London Ltd là một thành viên tại UK được cấp phép để điều hành các xe hợp đồng tự nhân tại London.
- **Các nguyên đơn, ông Aslam và ông Farrar**, là các tài xế được cấp phép lái xe hợp đồng tự nhân ở London và đã sử dụng ứng dụng Uber để thực hiện dịch vụ vận tải hành khách. Vụ kiện của họ tại Tòa lao động như một phép thử để xác định tư cách của họ với Uber London theo pháp luật về lao động. Tại thời điểm Tòa thụ lý giải quyết năm 2016, số lượng lái xe Uber đang hoạt động tại UK khoảng 40.000 (khoảng 30.000 lái xe hoạt động tại địa bàn London).
- **Quan điểm của Uber:** Uber BV là doanh nghiệp công nghệ có thành viên của mình (trường hợp này là Uber London) thực hiện vai trò **là một đại lý trung gian đặt cuộc xe cho các lái xe** đã được Uber London phê duyệt để sử dụng ứng dụng Uber. Các tài xế đều ký form “Đăng ký làm đối tác” giữa Uber BV & khi bắt đầu tham gia, trong đó ghi đồng ý ràng buộc và tuân thủ các điều khoản & điều kiện được ghi “Các điều khoản đối tác”. Khi một cuộc xe được đặt thông qua ứng dụng Uber, một hợp đồng được xác lập trực tiếp giữa người lái xe và khách hàng đi xe. Giá cước cuộc xe được tính bởi ứng dụng Uber và khách hàng thanh toán về cho Uber BV, trong đó 20% giá cước sẽ bị khấu trừ và phần còn lại được trả cho người lái xe. Uber cho rằng quá trình này được xem như Uber, thay mặt tài xế, thu tiền hộ và do vậy họ tính 1 khoản “phí dịch vụ” lên tài xế cho việc tài xế sử dụng công nghệ của họ và các dịch vụ khác. Uber cũng khẳng định rằng các tài xế là các đối tác hợp đồng độc lập và họ làm việc theo hợp đồng cung cấp dịch vụ cho khách đi xe và không làm việc cho Uber.
- **Tòa lao động đã phán quyết** (10/2016) các nguyên đơn Aslam và Farrar thỏa mãn các điều kiện là người lao động theo hợp đồng cho Uber London.
- Uber London kháng án. **Tòa tối cao** đã bác kháng cáo của Uber (19/2/2021).

XE TỰ LÁI: TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ KHI XẢY RA TAI NẠN?

(Uber case 2018 tại
Arizona)



- Chiếc xe thể thao Volvo XC90 với chế độ tự lái hoàn toàn (full self-driving) thuộc Uber, có tài xế trên xe nhưng vận hành không hành khách, đã va chạm với người phụ nữ 49 tuổi Elaine Herzberg đang dắt xe đi bộ vào đêm Chủ nhật 18/3/2018 ở thị trấn Tempe, bang Arizona, US và gây ra cái chết của bà này. Đây là vụ tai nạn chết người đầu tiên gây ra bởi xe hơi công nghệ tự lái.
- Cảnh sát Tempe: Chiếc xe Volvo XC90 đã di chuyển với tốc độ 40 dặm/giờ khi va chạm với bà Hersberg. Chiếc xe không có dấu hiệu giảm tốc độ, nữ tài xế Uber không bị thương và điều kiện thời tiết lúc xảy ra tai nạn hoàn toàn tốt.
- Quá trình xem xét các bằng chứng thu được, Luật sư Sheila Sullivan Polk của Hạt Yavapai (Tempe thuộc hạt Maricopa song Hạt Maricopa đã có lần hợp tác với Uber trong một chiến dịch truyền thông về an toàn giao thông nên các công tố viên đã chuyển vụ việc cho Hạt Yavapai điều tra để tránh các xung đột lợi ích) viết rằng **“không có cơ sở để truy cứu trách nhiệm hình sự với công ty Uber”**. Công tố viên bang Arizona đã quyết định không đưa ra truy cứu nào chống lại Uber. Tuy nhiên, tài xế Uber là Rafael Vasquez có thể vẫn phải đối mặt với án hình sự (hành vi ngộ sát do lái xe), với bằng chứng thu được qua video hành trình cho thấy nữ tài xế Vasquez đã liên tục nhìn xuống màn hình phía dưới trong những phút cuối cùng trước khi xảy ra vụ tai nạn, bao gồm cả 5 giây cuối cùng ngay trước khi chiếc Volvo XC90 đâm vào bà Herzberg”.
- Luật sư Polk của Hạt Yavapai cho biết bà không có đủ thông tin để truy cứu trách nhiệm của nữ tài xế Vasquez và khuyên nghị Hạt Maricopa thuê chuyên gia độc lập để phân tích đoạn video từ vụ tai nạn để xác định “Cái gì (và khi nào) mà người ngồi trên ghế lái của chiếc xe Volvo có thể hoặc nên nhìn thấy được với tốc độ lưu thông của xe, điều kiện ánh sáng, và các yếu tố liên quan khác”.
- Ủy ban An toàn Giao thông quốc gia (NTSB) đã thực hiện một cuộc điều tra vào tháng 3.2018. NTSB không có chức năng buộc tội, song cơ quan này đã đưa ra một bản báo cáo về vụ va chạm. Báo cáo này có đoạn viết “Thao tác phanh khẩn cấp là không thể thực hiện khi chiếc xe đang vận hành theo chế độ điều khiển tự động, để giảm rủi ro các lỗi xử lý của xe”. “Bộ phận điều khiển của xe dựa vào tình huống để đưa ra hành động”. Tuy nhiên, hệ thống lại không được thiết kế để báo động cho bộ phận điều khiển” nếu như hành động can thiệp để phanh khẩn cấp là cần thiết.

XE TỰ LÁI VÀ TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ

- Xe tự lái: kết hợp và tích hợp nhiều cảm biến vào một hệ thống duy nhất giúp xe nhận diện được môi trường và điều chỉnh vận hành trên đường.
- Phân loại cấp độ xe tự lái (Society of Automotive Engineers - SEA): 6 cấp độ (0→5), từ không có tính năng tự động nào (cấp độ 0), xe có thể tự vận hành và người lái chỉ can thiệp khi khẩn cấp (cấp độ 3), tự lái hoàn toàn ở một khu vực địa lý nhất định (cấp độ 4) đến xe tự lái mọi lúc, mọi nơi, mọi điều kiện thời tiết mà không cần tài xế (cấp độ 5).
- Trách nhiệm bồi thường ngoài hợp đồng: trách nhiệm của người quản lý và người điều khiển phương tiện (driver), trách nhiệm của nhà sản xuất (producer/manufacturer)?

**XE TỰ LÁI:
TRÁCH NHIỆM
BỒI THƯỜNG
THIỆT HẠI
NGOÀI HỢP
ĐỒNG**

(German Road Traffic
Act, 2017)

1

Các phương tiện có thể được vận hành ở chế độ “tự động hóa cao” hoặc “hoàn toàn tự động” (Mục 1.a)

2

Trách nhiệm của người quản lý/điều khiển phương tiện: có thể được rời tay lái khi phương tiện hoạt động ở chế độ tự động (Mục 1.b điểm 1)

3

Tài xế phải thực hiện thao tác kiểm soát xe ngay lập tức khi: (1) Hệ thống cảnh báo/yêu cầu lái xe nắm quyền kiểm soát phương tiện, hoặc (2) tài xế nhận thấy khi xảy ra các tình huống mà việc vận hành xe tự động không thể thực hiện được (Mục 1.b điểm 2)

4

Người quản lý có trách nhiệm đối với các thiệt hại do phương tiện tự lái gây ra (Mục 7 điểm 1)

THẢO LUẬN

Tình huống VinaSun khởi kiện Grab Việt Nam yêu cầu bồi thường thiệt hại 42 tỷ (2016-2017) và Hiệp hội Taxi Đà Nẵng dọa khởi kiện Grab Việt Nam (2019) do vi phạm quy định pháp luật và gây thiệt hại

PHÂN NHÓM THẢO LUẬN

NHÓM 1	NHÓM 2	NHÓM 3	NHÓM 4
Bùi Thu Minh	Lê Thị Ngân	Phan Tường Yên	Phan Thị Thuỳ Vân
Lê Thị An	Lưu Trần Thảo Nghi	Phan Thị Lan Anh	Đặng Thị Phi Hương Giang
Cái Văn Lễ	Dương Quốc Tuấn	Trương Thị Hằng Nga	Nguyễn Thị Nhật Nguyệt
Ngô Tiến Thịnh	Vũ Viết Kiên	Nguyễn Thành Hưng	Trần Thị Bảo Trân
Nguyễn Phú Hiền	Lâm Trúc Quyên	Võ Thị Xuân Quyên	Võ Bá Tuấn Cường
Nguyễn Thanh Bình	Trần Đại Nghĩa	Nguyễn Hà Bích Phương	Nhâm Ngọc Quỳnh Như
Nguyễn Văn Tài	Trần Quốc Việt	Dương Thị Việt Ly	Vũ Thị Như Bình
Đặng Thị Khánh Linh	Trần Công Sơn	Huỳnh Ngọc Tân	Nguyễn Thị Hải Vân
Cao Thị Bích Lân	Nguyễn Thị Thanh Tú	Phạm Trọng Nhã	Nguyễn Thị Minh Trâm
Trần Thị Hương	Nguyễn Thị Minh Phương	Nguyễn Hữu Khánh Linh	Trương Bá Tùng
Mai Thiên Phước	Đoàn Quốc Dũng	Lê Đức Anh	Nguyễn Ngọc Anh Thư
Lê Công Thiện		Nguyễn Thị Thanh Huyền	Bùi Thị Ngọc Mến

HƯỚNG DẪN CHUNG

- ❖ Anh chị hãy tìm hiểu thông tin về vụ kiện liên quan đến Công ty TNHH Grab Việt Nam bị Vinasun khởi kiện ra tòa tại TP Hồ Chí Minh trong đó yêu cầu Công ty TNHH Grab Việt Nam bồi thường thiệt hại 42 tỷ (2016-2017) và vụ việc Hiệp hội Taxi Đà Nẵng làm thủ tục, hồ sơ để chuẩn bị khởi kiện Công ty TNHH Grab Việt Nam do đã vi phạm pháp luật và gây thiệt hại (3/2019).
- ❖ Chọn góc nhìn thảo luận:

Nhóm 1: Đại diện nhóm cơ quan hoạch định chính sách

Nhóm 2: Đại diện nhóm các doanh nghiệp taxi công nghệ (và luật sư đại diện)

Nhóm 3: Đại diện nhóm các doanh nghiệp taxi truyền thống (và luật sư đại diện)

Nhóm 4: Đại diện nhóm người dân, chuyên gia và nhà khoa học

GỢI Ý THẢO LUẬN

1. Trong vụ việc liên quan đến Công ty TNHH Grab Việt Nam này, có những tình tiết, sự kiện nào đáng lưu ý và những vấn đề pháp lý gì đặt ra trong bối cảnh CMCN 4.0, chuyển đổi số và những yêu cầu thích ứng của hệ thống pháp luật?
2. Trên cơ sở thông tin tóm tắt ở bài đọc được cung cấp và nghiên cứu thêm những nguồn tài liệu khác, anh chị hãy bình luận những luận điểm, sở cứ mà phía Vinasun và Hiệp hội taxi Đà Nẵng đã sử dụng trong yêu cầu khởi kiện đối với Grab Việt Nam và những chế định pháp lý được sử dụng?
3. Tòa án cấp sơ thẩm và cấp phúc thẩm đã lập luận, dựa trên cơ sở pháp lý nào để ban hành các phán quyết trong vụ án giữa Vinasun và Grab Việt Nam? Đặt vị trí của nhóm mình là đại diện, anh chị hãy bình luận về thẩm quyền, pháp luật áp dụng, đúng đắn của phán quyết này với những tình tiết thực tế của vụ kiện và có nhận xét khái quát gì về mức độ phù hợp với các mô hình kinh doanh khác của nền kinh tế chia sẻ?

PHÁP LUẬT VIỆT NAM: CƠ SỞ PHÁP LÝ

- Nghị định 86/2014/NĐ-CP quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô
- Quyết định 24/QĐ-BGTVT (7/1/2016) ban hành Kế hoạch thí điểm triển khai ứng dụng KHCN hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng (Đề án 24)
- Luật đầu tư (Phụ lục 4: Danh mục ngành nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện)
- Bộ luật dân sự (Chương XX): Trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng
- Quản lý nhà nước lĩnh vực giao thông vận tải: thanh tra, kiểm tra và xử phạt VPHC
- Nghị định 10/2020/NĐ-CP quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô

NĐ 10/2020/NĐ-CP phân định “đơn vị kinh doanh vận tải” và “đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải”:

- ✓ Kinh doanh vận tải bằng xe ô-tô là việc thực hiện ít nhất một trong các công đoạn chính của hoạt động vận tải (trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe hoặc quyết định giá cước vận tải) để vận chuyển hành khách, hàng hóa trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi.
- ✓ Đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải không trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe; không quyết định giá cước vận tải.
- Đơn vị cung cấp phần mềm kết nối vận tải nếu thực hiện các công đoạn (trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe hoặc quyết định giá cước vận tải) thì phải đăng ký kinh doanh vận tải và hoạt động theo quy định về điều kiện kinh doanh vận tải và chịu trách nhiệm trước pháp luật với tư cách là Đơn vị kinh doanh vận tải.
- Đơn vị chỉ cung cấp phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải (không trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe; không quyết định giá cước vận tải) phải chấp hành các quy định tại khoản 1 Điều 35 của Nghị định số 10/2020/NĐ-CP; Bộ TTTT chủ trì, phối hợp cùng Bộ CT, Bộ CA và Bộ GTVT quản lý và hướng dẫn đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải (K3 Đ27).

MÔ HÌNH KINH TẾ CHIA SẺ: LỢI ÍCH CƠ BẢN

- Thị trường cạnh tranh hơn
- Đa dạng loại hình dịch vụ hơn
- Lợi ích cho người tiêu dùng
- Cơ hội đầu tư
- Cơ hội việc làm, tăng thu nhập cho người lao động
- Tiết kiệm tài nguyên, tận dụng tối đa công suất tài sản dư thừa
- Thúc đẩy phát triển hệ sinh thái đổi mới sáng tạo và khởi nghiệp

MÔ HÌNH KINH TẾ CHIA SẺ

- **Mô hình nền tảng phi tập trung:** Người cung cấp dịch vụ là người sở hữu tài sản và cũng là người đưa ra các điều khoản và quyết định giá thành dịch vụ. Đơn vị cung cấp nền tảng chỉ tạo ra sân chơi và hỗ trợ giao dịch, từ đó thu được lợi nhuận từ việc kết nối (mô hình Airbnb). Ở mô hình này, chi phí vốn thấp, nhưng đơn vị cung cấp nền tảng huy động nhà cung cấp quyền sử dụng tài sản để đảm bảo nguồn cung.
- **Mô hình nền tảng tập trung:** Đơn vị cung cấp nền tảng vừa sở hữu tài sản, vừa quyết định giá thành dịch vụ. Đơn vị cung cấp nền tảng kiểm soát nhiều hơn về chất lượng, số lượng tài sản sẵn có và chuẩn hóa hơn mô hình nền tảng phi tập trung, đồng thời phí sử dụng dịch vụ cao hơn nhưng chi phí và quy mô đầu tư cũng cao hơn nhiều. Mô hình này đòi hỏi số vốn đầu tư ban đầu lớn và quy mô sử dụng dịch vụ lớn.
- **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 thị trường (mô hình của taxi công nghệ như Uber hay Lyft). Đơn vị cung cấp nền tảng phải quản lý nhà cung cấp chặt chẽ vì họ có ít quyền kiểm soát hơn so với mô hình tập trung.

MÔ HÌNH KINH TẾ CHIA SẺ: YÊU CẦU HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT

- Đảm bảo cạnh tranh công bằng giữa kinh tế truyền thống và kinh tế chia sẻ
- Quản lý chất lượng sản phẩm hoặc dịch vụ để bảo vệ người tiêu dùng
- Chính sách, pháp luật quy định trách nhiệm rõ ràng của các bên trong kinh tế chia sẻ, quy định liên quan đến trách nhiệm của các doanh nghiệp cung cấp nền tảng
- Quản lý lao động, việc làm, an sinh xã hội đối với người lao động và chủ sử dụng lao động, đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp
- Các cơ chế, chính sách quản lý thuế, quản lý các giao dịch thanh toán điện tử xuyên biên giới để giám sát thực hiện nghĩa vụ thuế của các đối tác nước ngoài
- Các quy định bảo đảm an toàn, an ninh thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân của khách hàng (ngăn chặn lộ lọt thông tin cá nhân hoặc mua bán thông tin khách hàng bất hợp pháp...)

(CMCN 4.0 và những vấn đề pháp lý đặt ra, NXB Tư pháp, 2019)

CHUYỂN ĐỔI HÌNH THỨC TRỰC TUYẾN MỘT SỐ HOẠT ĐỘNG QLNN VÀ YÊU CẦU HOÀN THIỆN CƠ SỞ PHÁP LÝ

- UDCNTT đề thực hiện trực tuyến một phần/toàn bộ hoạt động?
- Giá trị pháp lý của một số thủ tục, văn bản khi thực hiện trực tuyến?
- Cơ sở pháp lý thực hiện thông qua sửa đổi, bổ sung các VBQPPL hay ban hành Nghị quyết thí điểm?
- Tòa án số và xét xử trực tuyến (Nghị quyết số: 33/2021/QH15 về tổ chức phiên tòa trực tuyến (hiệu lực từ 1/1/2022)
- Chuyển 50% hoạt động kiểm tra lên môi trường mạng theo Chương trình Chuyển đổi số quốc gia giai đoạn 2021-2025?
- Mô hình giải quyết tranh chấp trực tuyến ODR, ADR tại Việt Nam?

CHUYỂN ĐỔI SỐ VỚI HOẠT ĐỘNG THANH TRA, KIỂM TRA

Hoạt động thanh tra, kiểm tra thực hiện online?

- Việc chuyển hoạt động của Chính phủ lên môi trường số có bao gồm cả việc chuyển hoạt động thanh tra, kiểm tra của cơ quan nhà nước lên môi trường số?
- Thay vì tiến hành kiểm tra trực tiếp tại doanh nghiệp theo cách truyền thống, có thể thực hiện kiểm tra, thanh tra (một hay nhiều công đoạn) trực tuyến, thông qua các hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu được kết nối?
- Mục tiêu đặt ra đến 2025, ít nhất 50% hoạt động kiểm tra của cơ quan nhà nước thực hiện từ xa trên môi trường số (đến 2030, đạt 70%).

(Chiến lược chuyển đổi số quốc gia)

THANH TRA, KIỂM TRA TRỰC TUYẾN?

- Hoạt động giám sát đối với TC, DN, CN thuộc đối tượng quản lý?
- Khảo sát, thu thập thông tin, tài liệu?
- Ban hành Quyết định, công bố QĐ thanh tra, quyết định kiểm tra?
- Yêu cầu cung cấp hồ sơ, tài liệu liên quan?
- Kiểm tra, xác minh?
- Hồ sơ thanh tra và tài liệu, chứng cứ theo quy định?
- Gia hạn thời gian?
- Biên bản làm việc, Biên bản VPHC?
- Kết thúc làm việc?
- Báo cáo kết quả (thành viên, đoàn thanh tra/kiểm tra)?
- Dự thảo kết luận, giải trình dự thảo kết luận?
- Công khai Kết luận thanh tra, Kết luận kiểm tra?
- Kiểm tra, giám sát thực hiện sau kết luận?

TÒA ÁN SỐ

INTERNAL