



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

L14: 14 DEC 2022

HOÀN THIỆN 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, Chính quyền số, Đô thị thông minh: cơ hội và thách thức về mặt pháp lý, tác động với cải cách thể chế:
 - ✓ 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, 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*)

E-GOVERNMENT & DIGITAL GOVERNMENT



Digital Transformation of the Public Sector

Digital governments for digital economies and societies



OECD Recommendation on Digital Government Strategies

The OECD Digital Government Studies: The Path to become a Data-Driven Public Sector, 2019, figure 1.1

KHUNG CHÍNH SÁCH CHÍNH PHỦ SỐ THEO OECD (DGPF)



(The OECD Digital Government Policy Framework: Six dimensions of a Digital Government, 2020)

“Đô thị thông minh bền vững (SSC-Sustainable Smart City) là đô thị sáng tạo sử dụng công nghệ thông tin và truyền thông (ICTs) và các phương tiện khác để cải thiện chất lượng cuộc sống, phát huy hiệu quả các hoạt động và dịch vụ của đô thị, nâng cao năng lực cạnh tranh trong khi vẫn đảm bảo đáp ứng các nhu cầu của hiện tại và tương lai về các khía cạnh kinh tế, xã hội và môi trường”.

(ITU-T, Y.4900/L.1600 “Internet of Things and Smart Cities and Communities - Evaluation and Assessment”, 2016)



XÂY DỰNG ĐÔ THỊ THÔNG MINH: KHUNG PHÁP LÝ

- Nghị quyết 05-NQ/TW (2016) BCHTW XII đã đề cập việc “Ưu tiên phát triển một số đô thị thông minh”;
- QĐ 950/QĐ-TTg (2018) phê duyệt Đề án phát triển ĐTTM bền vững VN giai đoạn 2018-2025 định hướng đến 2030;
- QĐ 749/QĐ-TTg (2020) phê duyệt Chương trình Chuyển đổi số quốc gia đến 2025, định hướng đến 2030;
- Nghị quyết 17/NQ-CP (2019) của Chính phủ về một số nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm phát triển Chính phủ điện tử giai đoạn 2019-2020, định hướng đến 2025;
- QĐ 1819/QĐ-TTg (2015) phê duyệt Chương trình quốc gia về UDCNTT trong hoạt động của CQNN giai đoạn 2016-2020”: Triển khai ĐTTM ít nhất tại 3 địa điểm theo tiêu chí đánh giá do Bộ TTTT hướng dẫn.
- QĐ 829/QĐ-BTTTT (2019) của Bộ TTTT ban hành Khung tham chiếu ICT phát triển ĐTTM (Phiên bản 1.0).
- Nghị quyết của Bộ Chính trị 06-NQ/TW (2022): khẳng định “phát triển ĐTTM bền vững”, nhấn mạnh tái cấu trúc hạ tầng CNTT, hình thành một số nền tảng số dùng chung cho các đô thị; đẩy nhanh chuyển đổi số trong hoạt động quản lý đô thị, xây dựng chính quyền điện tử hướng tới chính quyền số ở đô thị gắn kết chặt chẽ với phát triển ĐTTM. Trong phần nhiệm vụ và giải pháp thực hiện đã đặt yêu cầu “*hoàn thiện khung pháp lý cho phát triển ĐTTM*”;
- Nghị quyết 148/NQ-CP (11/11/2022) ban hành Chương trình hành động của CP thực hiện NQ 06-NQ/TW của Bộ Chính trị về Quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến 2030, tầm nhìn đến 2045.

QUYẾT ĐỊNH 950/QĐ-TTg: QUAN ĐIỂM VÀ NGUYÊN TẮC

- Phát triển ĐTTM bền vững kết hợp cả hai chiều từ trên xuống và từ dưới lên: TW điều hành tập trung xây dựng hệ thống quy định pháp lý và chính sách hỗ trợ, các địa phương đóng vai trò chủ động;
- Khuyến khích đầu tư, xã hội hóa phát triển ĐTTM; Khuyến khích sử dụng sản phẩm, dịch vụ trong nước; Thực hiện thí điểm điển hình, rút kinh nghiệm trước khi nhân rộng; Dựa vào đặc điểm riêng của đô thị, đảm bảo hiệu quả đầu tư ngắn hạn và dài hạn, không phát triển tự phát, tràn lan, theo phong trào;
- Quy hoạch ĐTTM; Xây dựng và quản lý ĐTTM; Cung cấp các tiện ích ĐTTM cho tổ chức, cá nhân trong đô thị với Cơ sở nền tảng là Hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị và Hệ thống hạ tầng ICT trong đó bao gồm CSDL không gian ĐTTM được kết nối liên thông và tích hợp;
- Thống nhất, tối ưu hóa CSHT kỹ thuật và hạ tầng ICT hiện có dựa trên Khung tham chiếu ICT phát triển ĐTTM, các quy chuẩn và tiêu chuẩn kỹ thuật để đảm bảo khả năng tương tác, đồng bộ của ĐTTM cũng như giữa các ĐTTM; sử dụng các chỉ số đánh giá (KPI) cho ĐTTM;
- Trung lập về công nghệ, có khả năng tương thích với nhiều nền tảng, đảm bảo an toàn an, ninh thông tin mạng và bảo vệ thông tin cá nhân;
- Lấy người dân làm trung tâm, hướng tới mục tiêu để mọi thành phần trong xã hội có thể được thụ hưởng lợi ích, tham gia đầu tư xây dựng và giám sát, quản lý ĐTTM;

KHUNG THAM CHIẾU ICT PHÁT TRIỂN ĐTTM: QĐ 829/QĐ-BTTTT

- Mục đích: làm căn cứ để các địa phương xây dựng, phát triển ĐTTM tuân thủ các nguyên tắc phát triển ĐTTM.
- Nguyên tắc: Lấy người dân làm trung tâm; Bảo đảm năng lực CSHTTT tạo ra hệ sinh thái số đáp ứng nhu cầu phát triển các ứng dụng, dịch vụ ĐTTM; Đẩy mạnh dùng chung CSHTTT, khuyến khích dữ liệu mở, sử dụng và khai thác được bởi tất cả các bên tham gia xây dựng ĐTTM. Dữ liệu mở do chính quyền địa phương sở hữu và chia sẻ cho các bên liên quan (nếu cần). Trung lập về công nghệ, chú trọng áp dụng công nghệ ICT phù hợp với ĐTTM như Internet vạn vật (IoT), điện toán đám mây, phân tích dữ liệu lớn, trí tuệ nhân tạo... và có khả năng tương thích với nhiều nền tảng; tận dụng, tối ưu cơ sở hạ tầng ICT sẵn có; Bảo đảm an toàn, an ninh thông tin, năng lực ứng cứu, xử lý sự cố mất an toàn thông tin, đặc biệt là hạ tầng thông tin trọng yếu; Bảo vệ thông tin riêng tư của người dân.

IMD-SUTD SMART CITY INDEX (SCI) 2021:

Top 10 Smart Cities 2021

Rank	City	Change in rank from 2020
1	Singapore	—
2	Zurich, Switzerland	▲ 1
3	Oslo, Norway	▲ 2
4	Taipei, Taiwan	▲ 4
5	Lausanne, Switzerland	New entry
6	Helsinki, Finland	▼ 4
7	Copenhagen, Denmark	▼ 1
8	Geneva, Switzerland	▼ 1
9	Auckland, New Zealand	▼ 5
10	Bilbao, Spain	▲ 14

Sources: INSTITUTE FOR MANAGEMENT DEVELOPMENT,
SINGAPORE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY AND DESIGN
STRAITS TIMES GRAPHICS

Ho Chi Minh City

SMART CITY RANKING

88

Out of 118



83 in 2020

SMART CITY RATING

CC

CC in 2020

FACTOR RATINGS

CC

STRUCTURES

CC

TECHNOLOGIES

GROUP

4

All ratings range from AAA to D

BACKGROUND INFORMATION

City

Population
8,600,000

(UN World Urbanization Prospects)



Country

	2016	2017	2018	2019	1 yr change
HDI	0.685	0.690	0.693	0.704	+0.011
Life expectancy at Birth	75.2	75.2	75.3	75.4	+0.1
Expected years of schooling	12.7	12.7	12.7	12.7	+0.0
Mean years of schooling	8.1	8.2	8.2	8.3	+0.1
GNI per capita (PPP \$)	5,638	5,916	6,220	7,433	+1,213



STRUCTURES

Health & Safety

Basic sanitation meets the needs of the poorest areas
Recycling services are satisfactory
Public safety is not a problem
Air pollution is not a problem
Medical services provision is satisfactory
Finding housing with rent equal to 30% or less of a monthly salary is not a problem

Mobility

Traffic congestion is not a problem
Public transport is satisfactory

Activities

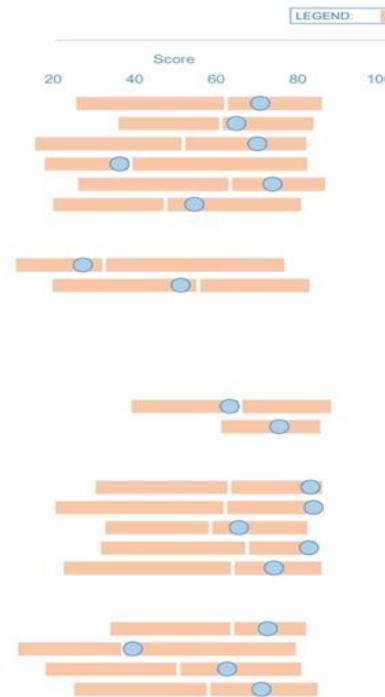
Green spaces are satisfactory
Cultural activities (shows, bars, and museums) are satisfactory

Opportunities [Work & School]

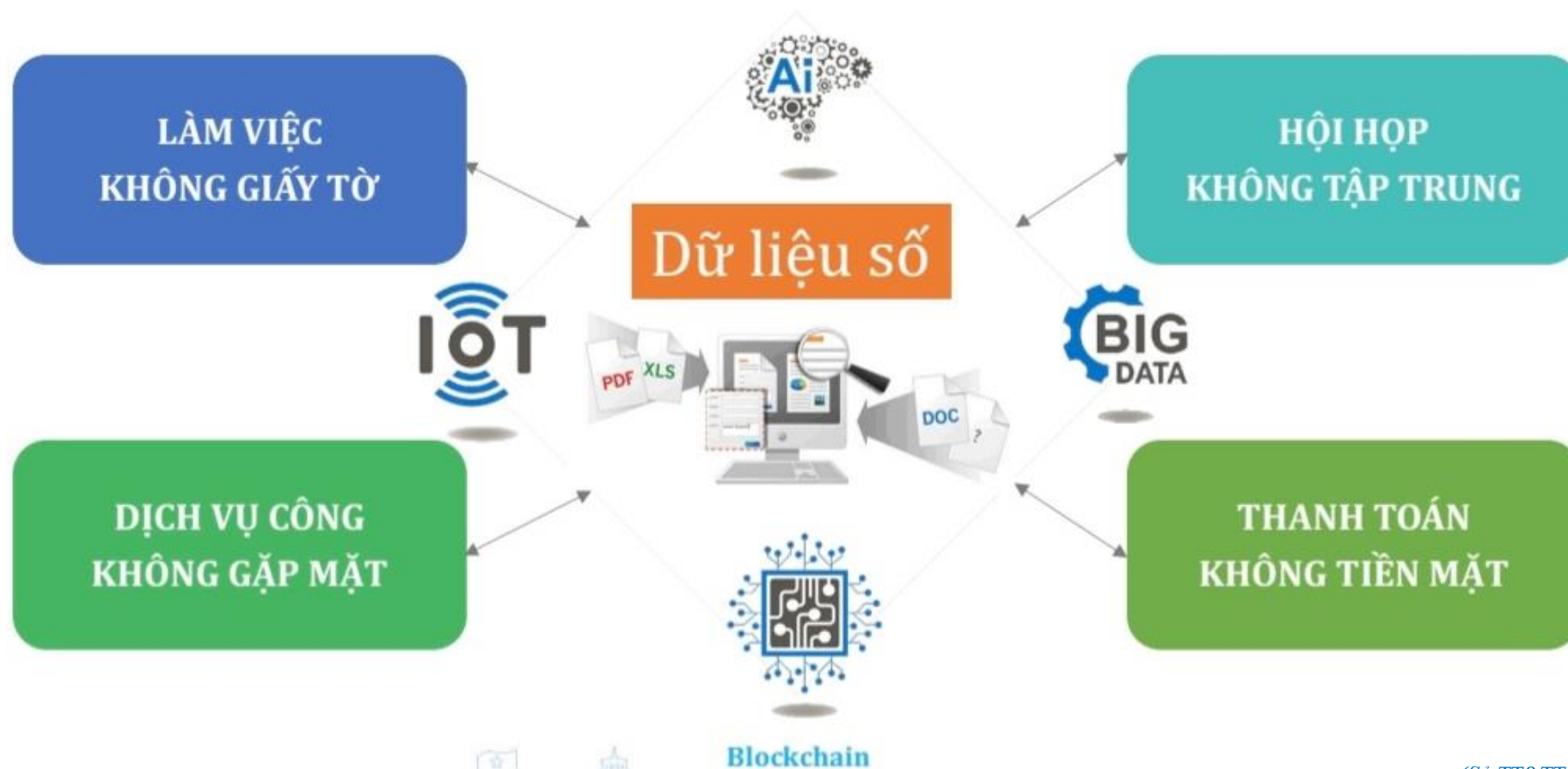
Employment finding services are readily available
Most children have access to a good school
Lifelong learning opportunities are provided by local institutions
Businesses are creating new jobs
Minorities feel welcome

Governance

Information on local government decisions are easily accessible
Corruption of city officials is not an issue of concern
Residents contribute to decision making of local government
Residents provide feedback on local government projects



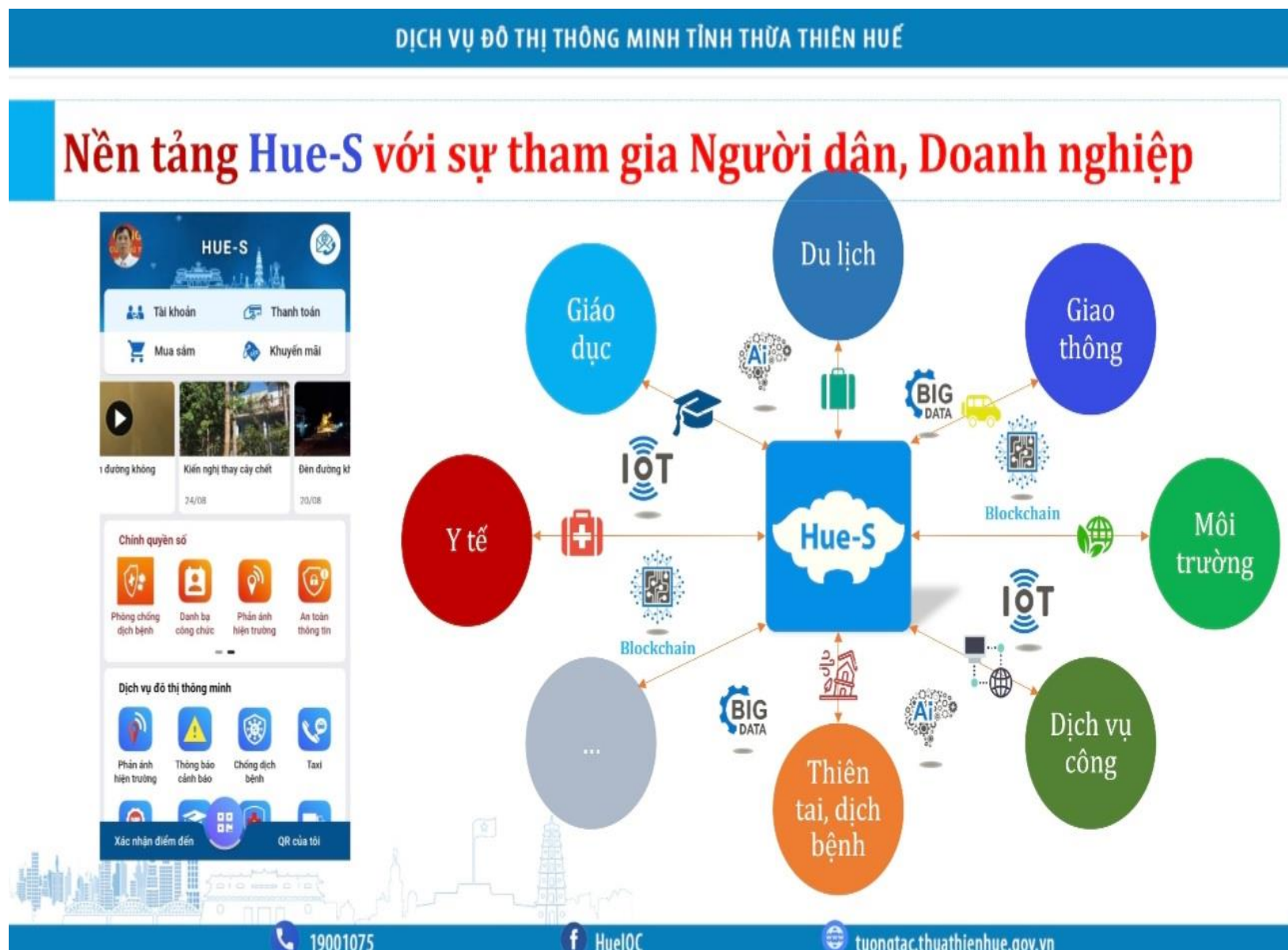
Chính quyền số



(Sở TT&TT Thừa Thiên Huế)

DỊCH VỤ ĐÔ THỊ THÔNG MINH: HUE-S

(Sở TT&TT Thừa Thiên Huế)



DỊCH VỤ ĐÔ THỊ THÔNG MINH: HUE-S

(Sở TT&TT Thừa Thiên Huế)

DỊCH VỤ ĐÔ THỊ THÔNG MINH TỈNH THỪA THIÊN HUẾ

Dịch vụ Đô thị thông minh

Phản ánh hiện trường

Thông tin cảnh báo

Thông tin, truyền thông

Phòng chống dịch bệnh

Phòng chống thiên tai

Phạt nguội giao thông

Giám sát cháy rừng

Giám sát thông tin mạng

Giám sát môi trường

Giáo dục thông minh

Y tế thông minh

Giao thông thông minh

GS Quảng cáo điện tử

Ứng cứu khẩn cấp

Du lịch thông minh

Quản lý hồ đập, thủy điện ...



19001075

HueIOC

tuongtac.thuathienhue.gov.vn

DỊCH VỤ ĐÔ THỊ THÔNG MINH: HUE-S



THỜI TIẾT - LƯỢNG MƯA - MỨC NƯỚC SÔNG
TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THỪA THIÊN HUẾ
[Nhấn để xem chi tiết](#)



Ví điện tử



Mua sắm trực tuyến



g tin



Công khai
vi phạm giao thông



Camera
trực tuyến **LIVE**

Dịch vụ đô thị thông minh >



Phản ánh
hiện trường



Thông báo
cảnh báo



Dịch vụ
thiết yếu



Giao thông
di chuyển



Giáo dục
đào tạo



Y tế
sức khỏe



Di sản
văn hoá



Quy hoạch
đất đai

DÀNH CHO DU LỊCH THỪA THIÊN HUẾ



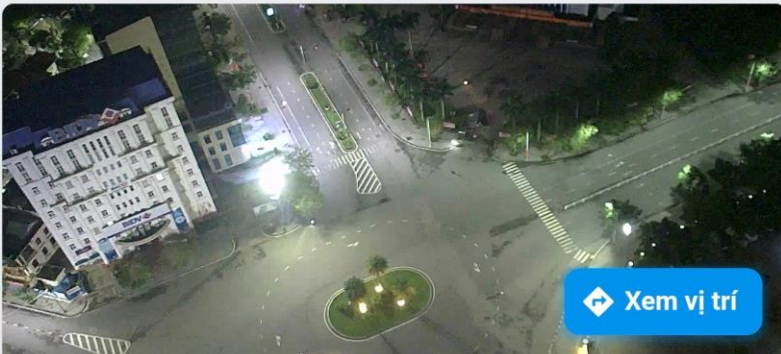
← **Camera trực tuyến**

LIVE Trực tuyến [Phát lại](#)



[Xem vị trí](#)

Trung tâm thành phố Huế - 02



[Xem vị trí](#)

Trung tâm thành phố Huế - 01



< Danh sách xe vi phạm

Danh sách phương tiện vi phạm giao thông đã được Công An gửi giấy mời làm việc nhưng chưa phối hợp xử lý

🔍 Tìm kiếm 📏 Bộ lọc ▾

(Lưu ý: Số xe nhập liền nhau)

75A11471

Loại xe: Xe ô tô

Ngày vi phạm: 11/11/2022

Số lần vi phạm: 1

75D104813

Loại xe: Xe máy

Ngày vi phạm: 11/11/2022

Số lần vi phạm: 2

75F190741

Loại xe: Xe máy

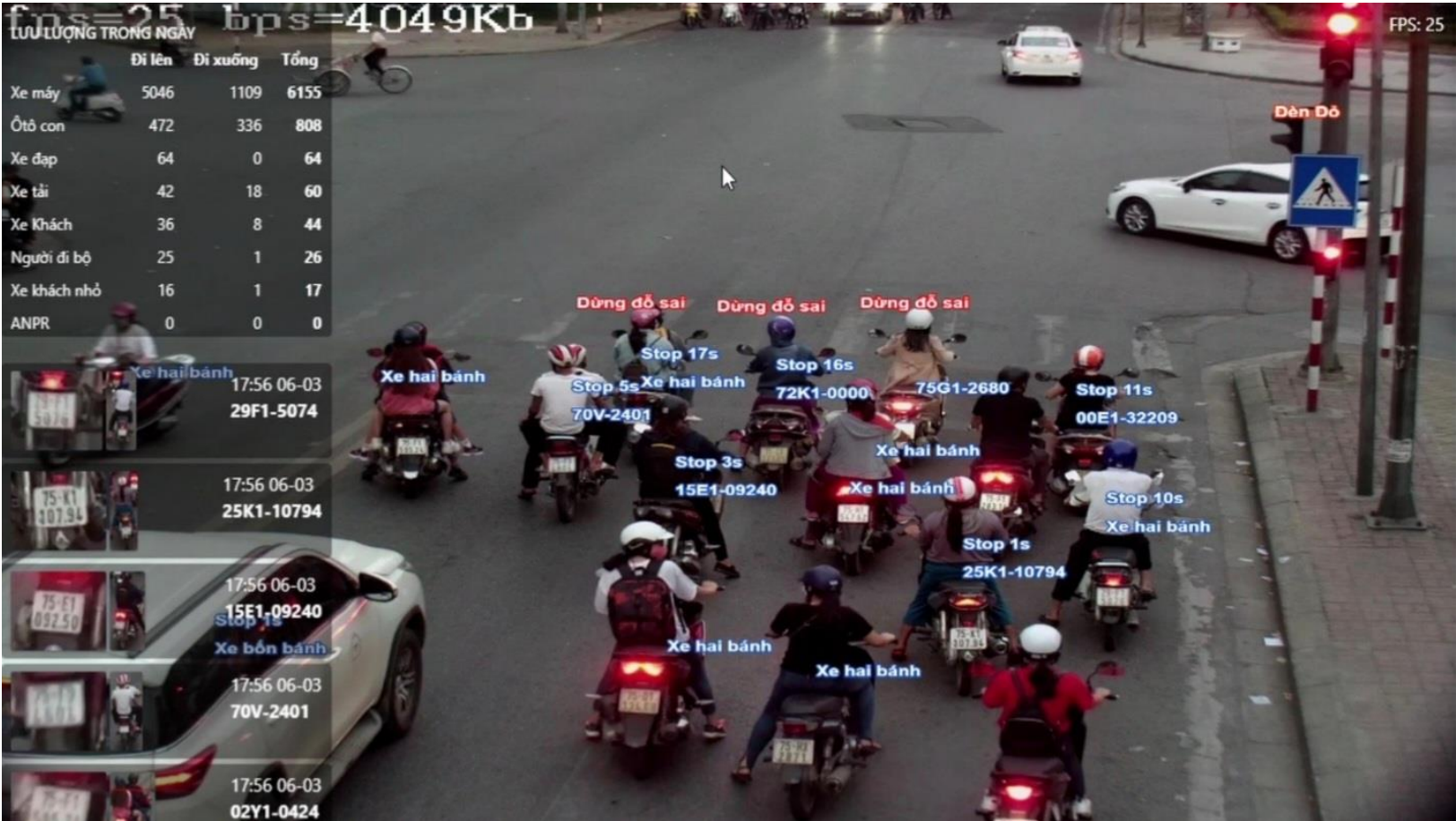
Ngày vi phạm: 11/11/2022

Số lần vi phạm: 2

75L23756

Loại xe: Xe máy

Ngày vi phạm: 11/11/2022



“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



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 ĐTTM 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 ĐTTM.

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 tư 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 tư nhân tại London.
- **Các nguyên đơn, ông Aslam và ông Farrar**, là các tài xế được cấp phép lái xe hợp đồng tư 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

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: 3 nhóm

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)

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 vấn đề pháp lý gì đặt ra trong bối cảnh CMCN 4.0?
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 nhận xét về thẩm quyền, pháp luật áp dụng, nội dung phán quyết của tòa với những tình tiết thực tế trong vụ kiện, sự tương thích với chính sách CDS và CMCN 4.0?

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
- 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: 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)

CHỈ SỐ NĂNG LỰC CẠNH TRANH TOÀN CẦU 4.0 (GCI)

- Báo cáo năng lực cạnh tranh toàn cầu (GCR) do WEF thực hiện từ 1979: công cụ để đo lường các yếu tố kinh tế vi mô và vĩ mô ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh quốc gia
- Chỉ số Năng lực cạnh tranh toàn cầu 4.0 (GCI 4.0): cách tiếp cận mới từ 2018, chỉ số GCI 4.0 được xác định dựa trên một tập hợp mới các nhân tố ảnh hưởng tới năng suất trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0. với 12 trụ cột chính.
- *Chỉ số GCI 4.0 Việt Nam có 8/12 trụ cột tăng điểm/tăng thứ hạng (2019): trong đó:*
- *Trụ cột UDCNTT:* tăng từ 43,3 lên 69,0 điểm (thứ hạng từ 95 lên 41). Tất cả các chỉ số thành phần trong trụ cột này đều tăng điểm, tăng hạng: thuê bao di động, thuê bao di động băng thông rộng, thuê bao internet băng thông rộng cố định, thuê bao internet cáp quang, Số người sử dụng internet. Đây là chỉ số quan trọng đánh giá sự bùng nổ của ngành công nghệ thông tin cũng như ngành sản xuất phần mềm và ứng dụng phục vụ các ngành, lĩnh vực kinh tế khác, trong bối cảnh kinh tế số phát triển mạnh.
- *Trụ cột Thể chế:* tăng 5 bậc (từ 94 lên 89) với 50 điểm. Trong đó, đáng kể nhất là nhóm các chỉ số thể hiện Mức độ định hướng tương lai của Chính phủ tăng mạnh (vị trí 40 năm 2019 so với thứ hạng 75 năm 2018). Tuy nhiên, chỉ số về Quy định pháp lý thích ứng linh hoạt với mô hình kinh doanh số còn thấp điểm và thấp hạng (43,1 điểm và ở vị trí 71); chỉ số Ổn định chính sách chỉ đạt 50,3 điểm và thứ hạng 67.

CHUYỂN ĐỔI HÌNH THỨC TRỰC TUYẾN VÀ YÊU CẦU HOÀN THIỆN CƠ SỞ PHÁP LÝ

- UDCNTT để 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?