

TRÁCH NHIỆM SẢN PHẨM ĐỐI VỚI XE TỰ LÁI DƯỚI GÓC ĐỘ PHÁP LUẬT BẢO VỆ QUYỀN LỢI NGƯỜI TIÊU DÙNG – KINH NGHIỆM TỪ PHÁP LUẬT CỘNG HÒA PHÁP

LÊ TRẦN QUỐC CÔNG

Khoa Luật Quốc tế, Trường Đại học Luật TP. Hồ Chí Minh
Faculty of International Law, Ho Chi Minh City University of Law
Email: ltqcong@hcmulaw.edu.vn

HUỖNH THỊ THU TRANG

Trung tâm Quản lý đào tạo CLC và đào tạo quốc tế, Trường Đại học Luật TP. Hồ Chí Minh
Center for High-Quality Training Management and International Training,
Ho Chi Minh City University of Law
Email: htttrang@hcmulaw.edu.vn

HUỖNH THỊ NGỌC NHÌ, TRẦN VĂN ANH

Trường Đại học Luật TP. Hồ Chí Minh
Ho Chi Minh City University of Law
Email: huynhthngocnhi@gmail.com; tvanh181016@gmail.com

Tóm tắt

Xe tự lái được phát minh nhằm giảm thiểu những bất cần không đáng có trong quá trình điều khiển phương tiện của con người. Với khả năng được điều khiển hoàn toàn bằng trí tuệ nhân tạo, trách nhiệm sản phẩm đặt ra đối với doanh nghiệp sản xuất ô tô tự lái lại càng trở nên nghiêm ngặt hơn. Tuy nhiên, nếu trách nhiệm sản phẩm quá nghiêm ngặt thì hệ quả là động lực sáng tạo, phát triển công nghệ mới càng sẽ mất đi và ngược lại. Qua phân tích pháp luật của Cộng hòa Pháp, một trong những quốc gia đi đầu về pháp luật trí tuệ nhân tạo thuộc Liên minh châu Âu và có hệ thống pháp luật thân thuộc với Việt Nam, bài viết sẽ tìm kiếm câu trả lời cho câu hỏi: Liệu có thể vừa đảm bảo quyền lợi người tiêu dùng trong khi vẫn thúc đẩy được lợi ích kinh tế của doanh nghiệp sản xuất với trường hợp cụ thể là xe tự lái?

Từ khóa: xe tự lái, quyền lợi người tiêu dùng, doanh nghiệp (nhà) sản xuất ô tô tự lái, trách nhiệm sản phẩm

Abstract

The development of automatic vehicles aims to reduce human error in vehicle operation. As artificial intelligence increasingly assumes control over these vehicles, the burden of product liability on manufacturers correspondingly intensifies. However, heightened liability may discourage innovation and hinder the advancement of new technologies, while a more lenient liability framework could promote innovation at the potential expense of consumer protection. This article examines the legal framework of the French Republic - a leading European Union member in the field of artificial intelligence law and a country whose legal system bears similarities to that of Vietnam - to explore a key question: Can consumer rights be safeguarded without compromising the economic incentives of manufacturers in the era of autonomous vehicles?

Keywords: self-driving cars, consumer rights, self-driving car manufacturer, product liability

DOI: <https://doi.org/10.70236/tckhplvn.266>

Ngày nhận bài: 26/08/2024

Ngày duyệt đăng: 13/01/2025

1. Trách nhiệm sản phẩm đối với xe tự lái trong mối tương quan giữa nhà sản xuất và người tiêu dùng

Bên cạnh những lợi ích của xe tự lái (*automatic vehicles*, AV) như tính tiện nghi, thông minh và tiết kiệm thời gian, sự lo ngại về tính an toàn của phương

tiện này do bản chất tự động hóa máy tính vẫn luôn hiện diện.¹ Xác suất gây ra lỗi từ hệ thống máy tính, kể cả là lỗi ngẫu nhiên là điều luôn luôn hiện hữu trong bất cứ ứng dụng nào thuộc lĩnh vực khoa học điện toán.² Những lỗi này chỉ có thể được hạn chế một cách tối đa nhờ vào sự cẩn trọng trong quá trình sản xuất các hệ thống máy tính, đòi hỏi những công ty phụ trách sản xuất kể cả phần cứng và phần mềm phải thật sự nâng cao chất lượng sản phẩm của mình, đặc biệt là trong quá trình máy học³ hay các dữ liệu cần thiết để đưa ra quyết định khi trí tuệ nhân tạo vận hành.⁴ Đáng lưu ý, những sản phẩm đó khi được ứng dụng vào việc vận hành các phương tiện giao thông có thể gây ra những thiệt hại cả về vật chất hay là ảnh hưởng đến tính mạng sức khỏe của con người. Lúc này, sẽ có hai vấn đề cần được giải quyết:

Ai sẽ là người chịu trách nhiệm? Xác định trách nhiệm trong trường hợp tai nạn liên quan đến xe tự lái là vấn đề phức tạp. Theo nguyên tắc trách nhiệm dân sự thông thường, chủ sở hữu hoặc người sử dụng xe thường được coi là người chịu trách nhiệm chính, đặc biệt khi xe được xem là nguồn nguy hiểm cao độ.⁵ Tuy nhiên, do tính chất đặc thù của xe tự lái, trách nhiệm có thể liên quan đến nhiều bên khác như nhà sản xuất, nhà phát triển phần mềm, hoặc các bên liên quan đến vận hành và bảo trì hệ thống. Trách nhiệm có thể phát sinh trong các tình huống như bị tấn công mạng, lỗi cập nhật phần mềm, hoặc tai nạn do lỗi hệ thống. Do đó, vấn đề xác định trách nhiệm cần xem xét đến vai trò của tất cả các bên liên quan từ nhà nhà cung cấp phần mềm, phần cứng, thiết bị cảm biến... hay kể cả là chủ sở hữu và các bên thứ ba khác trong cả quá trình sản xuất và vận hành xe tự lái trong rất nhiều tình huống khác nhau.⁶

* Đề tài được thực hiện bằng nguồn kinh phí hỗ trợ từ Chương trình Vườn ươm Khoa học và Công nghệ trẻ, được quản lý bởi Trung tâm Phát triển Khoa học và Công nghệ Trẻ - Thành Đoàn TP. Hồ Chí Minh và Sở Khoa học và Công nghệ TP. Hồ Chí Minh, theo hợp đồng số “31/2024/HĐ-KHCNT-VU”.

- 1 Araz Taeihagh & Hazel Si Min Lim, “Governing autonomous vehicles: Emerging responses for safety, liability, privacy, cybersecurity, and industry risks”, *Transport Reviews*, Vol. 39(01), 2019, tr. 103-128, <https://doi.org/10.1080/01441647.2018.1494640>
- 2 Tính điển hình của lỗi ngẫu nhiên (random error) cũng xuất hiện trong các lĩnh vực ứng dụng có sử dụng cảm biến (sensor) và trí tuệ nhân tạo nói chung. Xem thêm: Shaochen Li, Xiaojing Du, Junyi Zhai, “Random error analysis of inertial sensors output based on Allan variance”, *International Conference on Civil, Transportation and Environment (ICCTE 2016)*, Published by Atlantis Press, 2016; Andrés Camero, Jamal Toutouh, Enrique Alba, “Random error sampling-based recurrent neural network architecture optimization”, *Engineering Applications of Artificial Intelligence Journal*, Vol. 96, 2020. <https://doi.org/10.1016/j.engappai.2020.103946>.
- 3 Jake Van Der Laan, “Explainability of artificial intelligence models: Technical foundations and legal principles”, *Vietnamese Journal of Legal Sciences*, Vol. 7(2), 2022, tr. 2, <https://doi.org/10.2478/vjls-2022-0006>.
- 4 Ngo Nguyen Thao Vy, “AI implementation in ODR: A game-changer or a troublemaker of data protection”, *Vietnamese Journal of Legal Sciences*, Vol. 8(1), 2023, tr. 9, <https://doi.org/10.2478/vjls-2023-0001>.
- 5 Lê Trần Quốc Công, Huỳnh Thị Thu Trang, “Xác định trách nhiệm pháp lý dân sự liên quan đến xe tự lái”, *Tạp chí Khoa học pháp lý Việt Nam*, số 11, tập 159, 2022, tr. 91-92.
- 6 Muhammad Uzair, “Who is liable when a driverless car crashes?”, *World Electric Vehicle Journal*, Vol. 12(2), 2021, tr. 2, <https://doi.org/10.3390/wevj12020062>.



Có thể thấy rằng, sự liên quan đến độ an toàn của xe tự lái lúc này bao gồm những doanh nghiệp, công ty phụ trách sản xuất nền tảng của chiếc xe, cả phần cứng, phần mềm vận hành chiếc xe đó. Bởi lẽ, khi xe tự lái kích hoạt chức năng của mình thì người điều khiển cũng sẽ mất đi khả năng kiểm soát phương tiện một cách chủ động.⁷

Phân chia trách nhiệm giữa nhà sản xuất và người tiêu dùng như thế nào là hợp lý? Như đã đề cập ở trên, trong khi trách nhiệm của chủ sở hữu có thể được giải quyết bằng các nguyên tắc pháp luật dân sự hiện hành thì trách nhiệm sản phẩm đặt ra thách thức lớn hơn. Trách nhiệm sản phẩm là một loại trách nhiệm đặc biệt được luật định với mục đích bảo vệ cho người tiêu dùng ở mức cao nhất, thể hiện ở việc xác định trách nhiệm của chủ thể kinh doanh khi hàng hóa đã được đưa vào lưu thông trên thị trường hoặc thuộc sở hữu của người tiêu dùng. Lúc này, vấn đề cần quan tâm là: (i) nếu pháp luật của các quốc gia quá nghiêm ngặt về trách nhiệm sản phẩm, sẽ tạo gánh nặng cho các nhà sản xuất phương tiện tự lái và hạn chế cho việc phát triển loại phương tiện này; (ii) đối với bối cảnh phương tiện tự lái, giải quyết ranh giới trách nhiệm của những nhà sản xuất, phần mềm, nhà bán hàng... không hề dễ dàng. Vì thế, bên kinh doanh sản phẩm phải chịu trách nhiệm ngay cả khi họ không có lỗi đối với khuyết tật của sản phẩm.

Thừa nhận rằng trong mối quan hệ giữa doanh nghiệp sản xuất và người tiêu dùng, người tiêu dùng thường ở vị thế bất lợi hơn. Mặc dù đã tồn tại nhiều quy định pháp lý bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, những công cụ này chưa giải quyết trực tiếp các vấn đề phát sinh từ công nghệ.

Vì thế, tính phức tạp của AV với sự tích hợp đa thành phần kỹ thuật dẫn đến ba luận điểm pháp lý nổi bật về trách nhiệm thiệt hại: (i) nhà sản xuất phải chịu trách nhiệm chính do AV là sản phẩm tự động;⁸ (ii) chủ sở hữu phải gánh

7 Gerhard Wagner, “Liability for artificial intelligence: A proposal of the European Parliament”, SSRN, 2021, tr. 8, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3886294, truy cập ngày 02/02/2024.

8 Nidhi Kalra, James Anderson, and Martin Wachs, *Liability and regulation of autonomous vehicle technologies*, California PATH Research Report, RAND Corporation, 2009, tr. 2.

vác trách nhiệm, tương tự như việc nuôi giữ động vật nguy hiểm;⁹ và (iii) khó xác định trách nhiệm do thiếu khung pháp lý chuyên biệt.¹⁰

Để khắc phục khoảng trống pháp lý này, việc tham khảo hệ thống pháp luật Pháp – vốn có nhiều điểm tương đồng với Việt Nam¹¹ – là hướng tiếp cận khả thi. Đồng thời, nhiều nghiên cứu chỉ ra rằng tăng cường bảo vệ người tiêu dùng không chỉ đảm bảo công bằng xã hội mà còn mang lại lợi ích kinh tế tích cực cho chính nhà sản xuất.¹²

2. Trách nhiệm sản phẩm xe tự lái của nhà sản xuất đối với người tiêu dùng theo pháp luật Cộng hoà Pháp

Pháp là một trong những quốc gia đầu tiên tại châu Âu xây dựng một khung pháp lý tương đối hoàn thiện cho phép một chiếc xe tự lái hoàn toàn có thể vận hành trên đường công cộng sau một khoảng thời gian thí điểm kể từ năm 2016. Kể từ thời điểm Pháp tham gia vào Cộng đồng Kinh tế châu Âu (nay là Liên minh châu Âu), hệ thống pháp luật của Pháp sẽ phải chịu sự ràng buộc bởi cả khung pháp lý ở cấp độ liên minh. Chính vì thế, khi phân tích một vấn đề dưới góc độ pháp lý theo pháp luật Pháp, cần có sự nghiên cứu các quy định khung của EU.

2.1. Chỉ thị 2011/83/EU của Nghị viện và Hội đồng Châu Âu ngày 25/10/2011 về quyền của người tiêu dùng

Có thể dễ dàng nhận thấy hệ thống pháp luật EU có sự quan tâm và bảo vệ tích cực đối với quyền lợi hợp pháp của người tiêu dùng trong phạm vi các nước thành viên. Chỉ thị về quyền của người tiêu dùng (*Consumer Rights Directive*, CRD) trở thành nền tảng pháp lý vững chắc đảm bảo quyền lợi của người tiêu dùng tại EU, đồng thời cũng duy trì sự cân bằng hợp lý giữa mức độ bảo vệ người tiêu dùng và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp.¹³

CRD áp dụng cho tất cả các hợp đồng được ký kết giữa “người tiêu dùng” và “thương nhân” ở các quốc gia thành viên.¹⁴ Mục đích của CRD góp phần bảo vệ một cách chặt chẽ hơn cho người tiêu dùng trong khu vực

9 Azrol Abdulla & Nazura Abdul Manap, “The Malaysian perspective on imposing civil liabilities in road accidents involving autonomous vehicles”, *UUM Journal of Legal Studies*, Vol. 12(2), July, 2021, tr. 217, <https://doi.org/10.32890/uujls2021.12.2.9>

10 H. H. Hashim and M. Z. Omar, “Towards autonomous vehicle implementation: Issues and opportunities”, *Journal of the Society of Automotive Engineers Malaysia*, Vol. 1(2), 2017, tr. 111–123.

11 Tran Viet Dung and Le Tran Quoc Cong, “Developing a regulatory framework for autonomous vehicles: A proximal analysis of European approach and its application to ASEAN countries”, *TalTech Journal of European Studies*, Vol. 12(2), 2022, tr. 178, <https://doi.org/10.2478/bjes-2022-0016>.

12 European Commission, *Study on the application of the Consumer Rights Directive 2011/83/EU*, Final Report, 2017, tr. 120–128, <https://doi.org/10.2838/331610>

13 Maciej Bukowski, Tomasz Kaczor, *Contribution to growth: Consumer protection delivering economic benefits for citizens and businesses*, Study for the Committee on Internal Market and Consumer Protection, Policy Department for Economic, Policy Department for Economic, Scientific and Quality of Life Policies, European Parliament, Luxembourg, 2019, tr. 24.

14 European Commission, “Consumer rights directive”, <https://commission.europa.eu/law/law-topic/>, truy cập ngày 11/02/2024.

EU trước kỷ nguyên chuyển đổi số mạnh mẽ. Tuy nhiên, khi công nghệ ngày càng phát triển, liệu sự bảo vệ chặt chẽ này có vô hình trung làm cản trở quyền lợi và gia tăng trách nhiệm cho các chủ thể là doanh nghiệp sản xuất AV? Vấn đề này cần sự cụ thể hóa ở các quy định chi tiết về đặc tính kỹ thuật và trách nhiệm của nhà sản xuất AV trong quan hệ thương mại, tiêu dùng với người tiêu dùng EU.

2.2. Các quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật của sản phẩm tích hợp trí tuệ nhân tạo

Nghị quyết 2020/2014(INL) ngày 20/10/2020 với các khuyến nghị cho Ủy ban về chế độ trách nhiệm dân sự đối với AI của Nghị viện châu Âu, hay văn bản thỏa thuận tạm thời mới nhất của Đạo luật AI (*AI Act*) ngày 26/01/2024 được công bố và cập nhật ngày 02/02/2024¹⁵ điều chỉnh AV. Ngoài ra, EU cũng đã ban hành các chỉ thị quy định chặt chẽ về tiêu chuẩn kỹ thuật của AV trước khi đưa vào dây chuyền sản xuất – tiêu dùng. Trong số đó đáng chú ý là Quy định an toàn chung (EU) 2019/2144 đặt ra yêu cầu và thiết lập đánh giá toàn diện về sự an toàn và hoàn thiện của các phương tiện hoàn toàn tự động trước khi chúng được đưa vào thị trường.¹⁶ Quy định xác định các mức độ tự động hóa khác nhau (từ 0 đến 5) dựa trên phân loại của SAE International, cấp độ 3 trở lên được coi là tự động hóa cao. Các quy tắc bao gồm các quy trình thử nghiệm, yêu cầu an ninh mạng, quy tắc ghi dữ liệu cũng như các yêu cầu báo cáo sự cố và giám sát hiệu suất an toàn đối với các nhà sản xuất phương tiện không người lái hoàn toàn. Việc nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật đồng nghĩa với việc giảm thiểu rủi ro xảy ra lỗi của AV và nguy cơ gánh chịu trách nhiệm sản phẩm của nhà sản xuất, cân bằng với việc bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng trong kỷ nguyên chuyển đổi số.¹⁷

2.3. Chỉ thị trách nhiệm sản phẩm

Cần lưu ý rằng khi là một thành viên của EU, trách nhiệm sản phẩm liên quan tới AV của Pháp cũng sẽ được điều chỉnh chung bởi Chỉ thị trách nhiệm sản phẩm (Chỉ thị Hội đồng 85/374/EEC).¹⁸ Chỉ thị này cùng Chỉ thị chung về an toàn sản phẩm (2001/95/EC)¹⁹ cùng mục đích phân bổ rủi ro một cách hợp lý giữa nhà sản xuất và người tiêu dùng, đặc biệt là với các vấn đề về công nghệ mới như *Internet of Things*, AV, AI... Rõ ràng rằng, theo

15 Council of the European Union, “Artificial intelligence act: Council and Parliament strike a deal on the first rules for AI in the world”, <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/12/09/artificial-intelligence-act-council-and-parliament-strike-a-deal-on-the-first-worldwide-rules-for-ai/>, truy cập ngày 05/02/2024.

16 Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2019, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32019R2144>, truy cập ngày 12/02/2024.

17 European Commission, “Vehicle Safety and automated/connected vehicles”, https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/vehicle-safety-and-automatedconnected-vehicles_en, truy cập ngày 12/02/2024.

18 EEC, Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31985L0374>, truy cập ngày 03/02/2024.

19 EEC, Directive 2001/95/EC of the European Parliament and of the Council of 3 December 2001, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32001L0095>, truy cập ngày 03/02/2024.

Chỉ thị trách nhiệm sản phẩm (“Chỉ thị”), AV được xem là “sản phẩm” theo định nghĩa của Chỉ thị. Theo đó, nhà sản xuất AV có thể được hiểu là nhà sản xuất ô tô, hoặc nhà sản xuất một bộ phận cụ thể nào đó, kể cả là một bên “thiết kế” ra phần mềm liên quan đến trí tuệ nhân tạo.

Theo Chỉ thị, để buộc nhà sản xuất chịu trách nhiệm pháp lý, người bị thiệt hại cần chứng minh thiệt hại, khiếm khuyết và mối quan hệ nhân quả giữa chúng, mà không cần chứng minh lỗi của nhà sản xuất. Trách nhiệm phát sinh khi đưa sản phẩm lỗi vào lưu thông. Tuy nhiên, nhà sản xuất có thể được miễn trách nhiệm nếu chứng minh được: (i) khiếm khuyết không tồn tại khi đưa sản phẩm vào lưu thông; (ii) tuân thủ quy định bắt buộc của cơ quan công quyền; (iii) trình độ khoa học kỹ thuật chưa đủ để phát hiện khiếm khuyết; hoặc (iv) lỗi xuất phát từ thiết kế hoặc hướng dẫn của nhà sản xuất sản phẩm cuối cùng.

2.4. Bộ luật Dân sự Pháp

Bộ luật Dân sự Pháp từ Điều 1245 đến Điều 1245-17 về Trách nhiệm đối với sản phẩm có khuyết tật có cùng cách tiếp cận như các quy định về trách nhiệm sản phẩm trong Chỉ thị của EU. Ngoài ra, để phân tách trách nhiệm giữa nhà sản xuất và doanh nghiệp bán sản phẩm, có thể tham khảo từ Điều 1641 đến 1649 về Cam kết đối với khiếm khuyết của sản phẩm.

2.4.1. Về trách nhiệm sản phẩm nói chung của nhà sản xuất

Bộ Dân sự Pháp thiết lập nguyên tắc trách nhiệm sản phẩm áp dụng hiệu quả đối với xe tự lái (AV) thông qua ba trụ cột pháp lý. Thứ nhất, nguyên tắc trách nhiệm phổ quát của nhà sản xuất được xác lập khi “Nhà sản xuất phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do khiếm khuyết trong sản phẩm của mình gây ra, cho dù có bị ràng buộc bởi hợp đồng với nạn nhân hay không” (Điều 1245 Bộ Dân sự Pháp). Điều này mở rộng phạm vi bảo vệ pháp lý không chỉ cho người tiêu dùng mà còn bao gồm mọi chủ thể bị tổn thương. Thứ hai, cơ chế phân chia trách nhiệm trong trường hợp lỗi hỗn hợp được quy định rõ tại Bộ Dân sự Pháp: “Nhà sản xuất có thể được miễn, giảm trách nhiệm trong trường hợp thiệt hại xảy ra do khiếm khuyết của sản phẩm và do lỗi của nạn nhân” (Điều 1245-12). Ứng dụng vào AV, quy định này tạo cơ sở phân định ranh giới trách nhiệm giữa lỗi kỹ thuật và hành vi can thiệp không phù hợp từ người sử dụng.

Điều đáng chú ý là quy định tại Điều 1245-7 Bộ Dân sự Pháp: “Trong trường hợp thiệt hại do khiếm khuyết của một sản phẩm được tích hợp vào một sản phẩm khác, nhà sản xuất bộ phận cấu thành và người thực hiện việc hợp nhất phải chịu trách nhiệm chung và riêng biệt”. Với cấu trúc đa tầng của AV – từ cảm biến đến thuật toán điều khiển thì quy định này tạo nền tảng phân định trách nhiệm trong chuỗi sản xuất phức tạp, đồng thời bảo vệ quyền lợi người bị hại thông qua cơ chế trách nhiệm liên đới.

2.4.2. Về trách nhiệm trong các cam kết đối với khiếm khuyết của sản

Theo Điều 1641 Bộ Luật Dân sự Pháp, người bán có trách nhiệm bảo đảm đối với các khiếm khuyết tiềm ẩn của hàng hóa, trừ khi người mua đã biết rõ về khiếm khuyết theo Điều 1642. Trách nhiệm này áp dụng ngay cả khi người bán không biết về khiếm khuyết: nếu không biết, họ chỉ cần hoàn trả số tiền đã nhận (Điều 1646); nếu biết, ngoài hoàn trả, họ phải bồi thường toàn bộ thiệt hại cho người mua (Điều 1645). Người mua vẫn có quyền trả lại hàng và được hoàn tiền hoặc giữ hàng và được hoàn một phần tiền theo Điều 1644. Quyền yêu cầu bồi thường phải được thực hiện trong vòng hai năm (Điều 1648). Những nguyên tắc này được áp dụng cho các sản phẩm tiêu dùng nói chung, kể cả xe tự lái (AV), thay vì tạo ra hệ thống pháp luật riêng. Pháp trở thành quốc gia tiên phong ban hành khung pháp lý chuyên biệt cho AV, kết hợp giữa bảo vệ người tiêu dùng và nguyên tắc dân sự truyền thống.

2.5. Quy định về điều kiện và yêu cầu kỹ thuật của xe tự lái được vận hành trên đường công cộng của Pháp

Nghị định 2021-873 ban hành ngày 29/6/2021 và Pháp lệnh 2021-443 công bố ngày 14/4/2021 đánh dấu một bước tiến quan trọng trong lĩnh vực giao thông tự động tại Pháp. Hai văn bản pháp lý này đã: (i) Thiết lập các khái niệm và yêu cầu cụ thể cho việc triển khai xe tự lái, bao gồm cả phương tiện tự động hoàn toàn (tương đương cấp độ 4 và 5); (ii) Quy định việc xây dựng hệ thống vận tải đường bộ tự động (*Systèmes De Transport Routier Automatisés*, STRA) trong mạng lưới giao thông công cộng của Pháp.²⁰

Nghị định của Pháp yêu cầu xe tự lái phải được thiết kế đảm bảo an toàn trong điều kiện sử dụng hợp lý, chỉ hoạt động trong phạm vi thiết kế và có khả năng phát hiện lỗi để cảnh báo người vận hành (Điều R.3152-2). Nhà sản xuất phải lập hồ sơ kỹ thuật, tuyên bố chức năng và an toàn, đồng thời thông báo lỗi thiết kế cho người khai thác (Điều R.3142-10, R.3152-18). Nếu xe do bên dịch vụ vận hành, phải nộp hồ sơ an toàn trước và báo cáo an toàn định kỳ hằng năm. Pháp luật yêu cầu bên sản xuất hoặc cung cấp dịch vụ phải chứng minh sự an toàn của AV – điều hợp lý khi người tiêu dùng không thể tự đánh giá công nghệ phức tạp như AI. Điều này là hoàn toàn phù hợp với bối cảnh của một sản phẩm có ứng dụng AI, một loại công nghệ mới và phức tạp mà sự an toàn của nó hoàn toàn nằm ngoài khả năng của người tiêu dùng.

Thực vậy, vào tháng 12 năm 2021, một tài xế lái xe Tesla Model 3 của hãng taxi G7 đã mất kiểm soát, dẫn đến một vụ tai nạn nghiêm trọng khiến một người thiệt mạng và nhiều người khác bị thương. Tài xế của chiếc xe này đã bị buộc tội “ngộ sát và gây thương tích” phải đối diện với cuộc điều tra tư

²⁰ Trần Việt Dũng, Lê Trần Quốc Công, “Phát triển khung pháp lý về xe tự lái cho Việt Nam: Từ kinh nghiệm của Cộng hòa Pháp”, *Tạp chí Khoa học pháp lý Việt Nam*, 2023, số 08, tập 168, 2023, tr. 106.

pháp.²¹ Tài xế khẳng định rằng phanh xe không hoạt động và chân ga bị kẹt, dẫn đến việc mất kiểm soát xe và đã đệ đơn khiếu nại chống lại Tesla với cáo buộc rằng các vấn đề kỹ thuật của xe đã đe dọa mạng sống của mọi người.²² Tuy nhiên, Tesla đã phủ nhận mọi sai sót kỹ thuật. Điều này khiến hãng taxi G7 (nền tảng taxi lớn nhất châu Âu) quyết định tạm ngừng sử dụng tất cả các xe Tesla Model 3 trong đội xe của họ để đảm bảo an toàn cho khách hàng và tài xế. Tuy nhiên, cho đến nay, vẫn chưa có bất cứ kết luận điều tra rõ ràng nào nhằm xác định là lỗi của tài xế hay do lỗi kỹ thuật. Tuy nhiên, chí ít rằng, phản ứng trước mắt của bên cung cấp dịch vụ đã thể hiện sự nghiêm túc trong việc bảo vệ lợi ích của khách hàng.²³

3. Trách nhiệm sản phẩm theo pháp luật Việt Nam trong bối cảnh của sự phát triển xe tự lái

Do sự hạn chế về cách tiếp cận của nhà làm luật tại Việt Nam đối với các ứng dụng AI,²⁴ AV vẫn được xem là phương tiện cơ giới thông thường. Vì thế, để làm rõ vấn đề về phạm vi trách nhiệm sản phẩm với AV trong pháp luật Việt Nam, nội dung phần này tập trung phân tích các quy định liên quan trong Bộ luật Dân sự năm 2015, Luật Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng năm 2023, Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa năm 2007.

Đầu tiên, trách nhiệm bồi thường thiệt hại do xe tự lái (AV) gây ra hiện được xác định theo các quy định về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, cụ thể là thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ tại Điều 584 và 601 Bộ luật Dân sự năm 2015. Theo đó, AV được xem là nguồn nguy hiểm cao độ do bản chất là phương tiện giao thông cơ giới thông minh. Chủ sở hữu AV phải bồi thường thiệt hại do phương tiện gây ra, ngay cả khi không có lỗi, trừ một số trường hợp như thiệt hại do lỗi cố ý của người bị thiệt hại, hoặc xảy ra trong tình huống bất khả kháng. Tuy nhiên, khi thiệt hại phát sinh từ khiếm khuyết trong thiết kế sản phẩm, trách nhiệm lại được điều chỉnh bởi Luật Bảo vệ

21 The Connection, “Tesla taxi driver in fatal crash case faces manslaughter investigation”, <https://www.connexionfrance.com/news/tesla-taxi-driver-in-fatal-crash-case-faces-manslaughter-investigation/417993>, truy cập ngày 17/08/2024.

22 Popular Science, “What we know so far about the fatal Tesla crash in Paris”, <https://www.popsci.com/technology/fatal-tesla-crash-paris/>, truy cập ngày 17/08/2024.

23 Thực tế đã có nhiều vụ tai nạn do xe tự lái gây ra trên thế giới, tuy nhiên, cho đến hiện tại, vẫn chưa có bất cứ phán quyết hoặc quyết định nào liên quan. Hầu hết các vụ việc đều dừng lại ở việc tiếp tục điều tra hoặc các bên tự hoà giải. Đơn cử như Vụ tai nạn ở California năm 2018: Một chiếc Tesla Model X đã gặp tai nạn khi đang sử dụng chế độ tự lái, khiến tài xế tử vong. Cơ quan An toàn giao thông quốc gia Hoa Kỳ (NTSB) đã kết luận rằng hệ thống Autopilot có thể là một yếu tố góp phần, nhưng cũng nhấn mạnh rằng tài xế không chú ý và không kiểm soát được xe kịp thời. Sau đó vụ việc này đã được Tesla và gia đình nạn nhân thoả thuận bồi thường. (xem chi tiết vụ việc tại: “Tesla settles lawsuit over Apple engineer’s death in 2018 crash involving Autopilot”, <https://www.cbsnews.com/sanfrancisco/news/tesla-autopilot-fatal-crash-lawsuit-settlement-walter-huang-apple-engineer-mountain-view/>, truy cập ngày 17/08/2024).

24 Sébastien Lafrance, “The impact of artificial intelligence on the formation and the development of the law”, *Vietnamese Journal of Legal Sciences*, Vol. 2(01), 2020, tr. 2, <https://doi.org/10.2478/vjls-2020-0007>

quyền lợi người tiêu dùng năm 2023. Theo Điều 34, doanh nghiệp sản xuất vẫn phải bồi thường ngay cả khi không có lỗi, trừ khi chứng minh được rằng khuyết tật là không thể phát hiện với trình độ kỹ thuật tại thời điểm cung cấp. Ngoài ra, nếu người tiêu dùng đã được cung cấp thông tin đầy đủ nhưng vẫn cố tình sử dụng sản phẩm bị lỗi, doanh nghiệp sẽ được miễn trách nhiệm. Điểm đáng chú ý là người tiêu dùng không cần chứng minh lỗi, nghĩa vụ này thuộc về doanh nghiệp sản xuất.

Tuy nhiên, hiện pháp luật Việt Nam chưa cho phép người thứ ba không phải người tiêu dùng khởi kiện trực tiếp nhà sản xuất theo cơ chế trách nhiệm sản phẩm. Điều này khiến người thứ ba bị thiệt hại phải gánh vác nghĩa vụ chứng minh lỗi – điều đặc biệt khó khăn trong trường hợp công nghệ phức tạp như AV, ngay cả khi họ được cung cấp thông tin kỹ thuật. Ngược lại, pháp luật Pháp lại có bước tiến xa hơn khi cho phép cả người thứ ba yêu cầu doanh nghiệp sản xuất bồi thường nếu quyền và lợi ích hợp pháp bị xâm hại bởi sản phẩm lỗi.

Bên cạnh đó, Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa năm 2007 (sửa đổi năm 2018) quy định trách nhiệm của doanh nghiệp sản xuất phát sinh khi hàng hóa gây thiệt hại do lỗi không bảo đảm chất lượng. Một số trường hợp được miễn trách nhiệm được liệt kê tại Điều 62 như lỗi thuộc về người tiêu dùng, sản phẩm đã quá hạn sử dụng hoặc tuân thủ quy định bắt buộc từ cơ quan nhà nước. Như vậy, Luật này áp dụng nguyên tắc trách nhiệm dựa trên lỗi, khác với cách tiếp cận trách nhiệm nghiêm ngặt trong Luật Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng.

Có thể thấy, khác với Chỉ thị trách nhiệm sản phẩm của EU, việc tồn tại song song hai chế độ trách nhiệm – một nghiêm ngặt, một dựa trên lỗi – cùng với quy định chưa thống nhất về nghĩa vụ chứng minh đang tạo ra sự chồng chéo và mâu thuẫn trong hệ thống pháp luật Việt Nam. Điều này gây khó khăn trong thực tiễn khi xác định trách nhiệm bồi thường của nhà sản xuất, nhất là trong bối cảnh sản phẩm tích hợp công nghệ cao như xe tự lái.

4. Kiến nghị hoàn thiện pháp luật về trách nhiệm sản phẩm Việt Nam trước sự phát triển của xe tự lái

4.1. Hoàn thiện khung pháp lý về sản phẩm tích hợp trí tuệ nhân tạo và xe tự lái

Đối với AV, các phương pháp truyền thống có thể không đủ khả năng để giải quyết các vấn đề liên quan đến trách nhiệm pháp lý trong các vụ tai nạn AV bởi sự phức tạp trong cấu tạo của chúng.²⁵ Việt Nam hiện chưa có văn bản pháp lý chi tiết điều chỉnh AV và sản phẩm tích hợp AI. Với mức độ phổ biến hiện tại, việc xây dựng quy định toàn diện như Pháp chưa thực sự cấp thiết. Tuy nhiên, Quyết định 127/QĐ-TTg (26/01/2021) của Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chiến lược quốc gia về nghiên cứu, phát triển

25 Azrol Abdulla & Nazura Abdul Manap, *ltd*, tr. 222.

và ứng dụng AI đến năm 2030, với mục tiêu: “Xây dựng, hoàn thiện chính sách, pháp luật tạo hành lang pháp lý thông thoáng đáp ứng yêu cầu thúc đẩy nghiên cứu, phát triển và ứng dụng TTNT”. Quyết định này khẳng định tầm quan trọng của việc điều chỉnh pháp lý đối với công nghệ AI. Vì vậy, đề xuất đưa các quy định về trách nhiệm liên quan đến AV vào một đạo luật chung về AI, bao gồm tiêu chí kỹ thuật và trách nhiệm của các bên liên quan trong việc tạo lập, vận hành và sử dụng sản phẩm tích hợp AI.

Bên cạnh đó, cần thiết đưa ra các văn bản hướng dẫn chi tiết về yêu cầu kỹ thuật và hệ thống AI tích hợp cho AV theo hướng tương tự như Quy định an toàn chung (EU) 2019/2144. Điều này giúp cho việc kiểm định, sản xuất và phân phối AV với chức năng tự động hóa cao diễn ra chặt chẽ, có hệ thống và đảm bảo sự an toàn cho các chủ thể tiêu dùng. Ngoài ra, cần quy định nghĩa vụ hợp tác và cung cấp thông tin của nhà sản xuất cho người vận hành và bên bị thiệt hại nhằm tạo điều kiện xác định trách nhiệm pháp lý.²⁶

4.2. Hoàn thiện pháp luật về trách nhiệm sản phẩm và bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng

Đối với sản phẩm công nghệ cao như AV, việc bảo vệ hợp lý quyền lợi người mua có thể thúc đẩy doanh thu của doanh nghiệp.²⁷ Do đó, cần hệ thống lại các trường hợp miễn trách và phân định rõ khi nào áp dụng trách nhiệm nghiêm ngặt, khi nào theo lỗi. Ngoài ra, nghĩa vụ chứng minh lỗi tại Điều 69 Luật Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng nên được tiếp cận từ hướng yêu cầu doanh nghiệp chứng minh sản phẩm AV hoặc tích hợp AI là an toàn, nhằm tránh mâu thuẫn giữa hai nguyên tắc trách nhiệm trong thực tiễn áp dụng.²⁸ Bên cạnh đó, cần mở rộng phạm vi chủ thể có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại. Bởi lẽ khi đã phân tách được trách nhiệm của người quản lý (chủ sở hữu hoặc người chiếm hữu, sử dụng) AV và doanh nghiệp sản xuất, việc tồn tại chế định về quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại của người thứ ba đối với doanh nghiệp sản xuất AV sẽ đảm bảo nguyên tắc người bị thiệt hại được bồi thường kịp thời ●

Tài liệu tham khảo

- [1] Azrol Abdulla & Nazura Abdul Manap, “The Malaysian perspective on imposing civil liabilities in road accidents involving autonomous vehicles”, *UUM Journal of Legal Studies*, Vol. 12(2), July, 2021, tr. 217, <https://doi.org/10.32890/uujls2021.12.2.9>
- 26 Lubica Gregová Siricová, “Liability for damage caused by autonomous vehicles”, *Conference: Artificial Intelligence from the perspective of law and ethics: Contemporary issues, perspectives and challenges*, November 11, 2021, At: Kosice, Slovakia, tr. 174.
- 27 European Commission, *Study on the application of the Consumer Rights Directive 2011/83/EU, tldđ*, tr. 120. Cụ thể, nghiên cứu của EU đánh giá tác động của CRD, về vấn đề lợi ích của doanh nghiệp phát sinh từ việc tuân thủ các nguyên tắc bảo vệ người tiêu dùng được đặt ra. Tác động lớn nhất của việc này là người tiêu dùng có quyền lợi được tôn trọng sẽ tiếp tục quay lại với doanh nghiệp và thu hút những người tiêu dùng khác.
- 28 Nguyễn Hữu Phúc, “Yêu cầu pháp lý của trách nhiệm sản phẩm theo pháp luật liên minh châu Âu - Bài học cho Việt Nam”, *Tạp chí Dân chủ & Pháp luật*, 2025, <https://tcdclpl.moj.gov.vn/qt/tintuc/Pages/xay-dung-phap-luat.aspx?ItemID=291>, truy cập ngày 11/02/2024.

- [2] Maciej Bukowski, Tomasz Kaczor, *Contribution to growth: Consumer protection delivering economic benefits for citizens and businesses*, Study for the Committee on Internal Market and Consumer Protection, Policy Department for Economic, Policy Department for Economic, Scientific and Quality of Life Policies, European Parliament, Luxembourg, 2019
- [3] Andrés Camero, Jamal Toutouh, Enrique Alba, “Random error sampling-based recurrent neural network architecture optimization”, *Engineering Applications of Artificial Intelligence Journal*, Vol. 96, 2020, <https://doi.org/10.1016/j.engappai.2020.103946>
- [4] Lê Trần Quốc Công, Huỳnh Thị Thu Trang, “Xác định trách nhiệm pháp lý dân sự liên quan đến xe tự lái”, *Tạp chí Khoa học pháp lý Việt Nam*, số 11, tập 159, 2022 [trans: Le Tran Quoc Cong, Huynh Thi Thu Trang, “Determining civil liability related to self-driving cars”, *Vietnam Journal of Legal Science*, Vol. 159(11), 2022]
- [5] Tran Viet Dung and Le Tran Quoc Cong, “Developing a regulatory framework for autonomous vehicles: A proximal analysis of European approach and its application to ASEAN countries”, *TalTech Journal of European Studies*, Vol.12(2), 2022, <https://doi.org/10.2478/bjes-2022-0016>
- [6] Trần Việt Dũng, Lê Trần Quốc Công, “Phát triển khung pháp lý về xe tự lái cho Việt Nam: Từ kinh nghiệm của Cộng hòa Pháp”, *Tạp chí Khoa học pháp lý Việt Nam*, 2023, số 08, tập 168, 2023 [trans: Tran Viet Dung, Le Tran Quoc Cong, “Developing a legal framework on self-driving cars for Vietnam: From the experience of the French Republic”, *Vietnam Journal of Legal Science*, 2023, Vol. 168(08), 2023]
- [7] H. H. Hashim and M. Z. Omar, “Towards autonomous vehicle implementation: Issues and opportunities”, *Journal of the Society of Automotive Engineers Malaysia*, Vol. 1(2), 2017
- [8] Nidhi Kalra, James Anderson, and Martin Wachs, *Liability and regulation of autonomous vehicle technologies*, California PATH Research Report, RAND Corporation, 2009
- [9] Jake Van Der Laan, “Explainability of artificial intelligence models: Technical foundations and legal principles”, *Vietnamese Journal of Legal Sciences*, Vol. 7(2), 2022, <https://doi.org/10.2478/vjls-2022-0006>
- [10] Sébastien Lafrance, “The impact of artificial intelligence on the formation and the development of the law”, *Vietnamese Journal of Legal Sciences*, Vol. 2(01), 2020, <https://doi.org/10.2478/vjls-2020-0007>
- [11] Shaochen Li, Xiaojing Du, Junyi Zhai, “Random error analysis of inertial sensors output based on Allan variance”, *International Conference on Civil, Transportation and Environment (ICCTE 2016)*, Published by Atlantis Press, 2016
- [12] Nguyễn Hữu Phúc, “Yêu cầu pháp lý của trách nhiệm sản phẩm theo pháp luật liên minh châu Âu – Bài học cho Việt Nam”, *Tạp chí Dân chủ & Pháp luật*, 2025 [trans: Nguyen Huu Phuc, “Legal requirements of product liability under European Union law – Lessons for Vietnam”, *Democracy & Law Journal*, 2025]
- [13] Lubica Gregová Siricová, “Liability for damage caused by autonomous vehicles”, *Conference: Artificial Intelligence from the perspective of law and ethics: Contemporary issues, perspectives and challenges*, November 11, 2021, At: Kosice, Slovakia
- [14] Araz Taeihagh & Hazel Si Min Lim, “Governing autonomous vehicles: Emerging responses for safety, liability, privacy, cybersecurity, and industry risks”, *Transport Reviews*, Vol. 39(01), 2019, <https://doi.org/10.1080/01441647.2018.1494640>
- [15] Muhammad Uzair, “Who is liable when a driverless car crashes?”, *World Electric Vehicle Journal*, Vol. 12(2), 2021, <https://doi.org/10.3390/wevj12020062>
- [16] Ngô Nguyễn Thao Vy, “AI implementation in ODR: A game-changer or a troublemaker of data protection”, *Vietnamese Journal of Legal Sciences*, Vol. 8(1), 2023, <https://doi.org/10.2478/vjls-2023-0001>
- [17] Gerhard Wagner, “Liability for artificial intelligence: A proposal of the European Parliament”, SSRN, 2021, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3886294