

# CHỦ THỂ CHỊU TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI ĐỐI VỚI TAI NẠN DO XE TỰ LÁI GÂY RA THEO PHÁP LUẬT HOA KỲ, VƯƠNG QUỐC ANH VÀ KINH NGHIỆM CHO VIỆT NAM

*Võ Hưng Đạt\**

**Tóm tắt:** Bài viết nghiên cứu pháp luật của Hoa Kỳ, Vương quốc Anh và pháp luật Việt Nam về việc xác định chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với tai nạn do xe tự lái gây ra. Từ kết quả nghiên cứu, tác giả đề xuất một số giải pháp để xây dựng khung pháp lý điều chỉnh cho việc xác định chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với tai nạn do xe tự lái gây ra tại Việt Nam.

**Từ khóa:** Trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, xe tự lái, pháp luật Hoa Kỳ, pháp luật Vương quốc Anh.

**Abstract:** The article examines the laws of the United States, the United Kingdom and Vietnam on the determination of parties liable to compensate for damage caused by self-driving cars. Drawing on this comparative analysis, the author proposes a number of solutions for developing a legal framework in Vietnam to govern the identification of parties responsible for compensation for damage arising from accidents involving self-driving cars.

**Keywords:** Extra-contractual liability for compensation; self-driving cars; United States law; United Kingdom law.

## **Nội dung**

Trong những sản phẩm của sự tiến bộ công nghệ, xe tự lái (XTL) đang nổi lên như một trong những phát minh đột phá, mang đậm màu sắc “tương lai” trong thế giới hiện tại. XTL đang mang lại sự tiện lợi, đồng thời tạo ra sự thay đổi chưa từng có trong lịch sử giao thông đường bộ. Tuy nhiên, việc XTL tham gia giao thông cũng đặt ra nhiều thách thức pháp lý. Bởi XTL không những có thể hoạt động không cần người điều khiển mà còn dựa vào các chương trình máy học, trí tuệ nhân tạo để tái tạo dữ liệu mới dựa trên thông tin hiện có. Vì vậy, việc xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại

(BTTH) thuộc về chủ thể nào khi có tai nạn xảy ra trong chế độ lái xe tự động là khá phức tạp, liên quan đến nhiều chủ thể như chủ sở hữu, người điều khiển, nhà sản xuất, bên thứ ba.

Tại Việt Nam, mặc dù chưa quá phổ biến, XTL đã được các công ty, viện nghiên cứu phát triển và ra mắt chính thức<sup>1</sup>. Do đó, trách nhiệm bồi thường khi XTL gây tai nạn trở thành một vấn đề đáng được thảo luận. Với mục đích đó, tác giả đã nghiên cứu pháp luật của Hoa Kỳ, Vương quốc Anh (UK) với sự so sánh với pháp luật Việt Nam, từ đó

\* ThS., Giảng viên Khoa Luật Quốc tế, Trường Đại học Luật Tp. Hồ Chí Minh.

<sup>1</sup> Hoàng Hiệp, *Chính thức ra mắt mẫu xe tự hành thông minh đầu tiên của Việt Nam*, 26/3/2021, <https://vietnamnet.vn/chinh-thuc-ra-mat-mau-xe-tu-hanh-thong-minh-dau-tien-cua-viet-nam-722663.html>, truy cập ngày 13/4/2024.

đưa ra một số gợi ý về khung pháp lý điều chỉnh cho vấn đề này tại nước ta.

### 1. Khái niệm và các cấp độ của xe tự lái

Hiện nay, vẫn chưa có một định nghĩa thống nhất về XTL. Tùy vào từng góc nhìn mà mỗi nhà nghiên cứu có thể đưa ra các cách hiểu khác nhau. Chẳng hạn, xét về mặt kỹ thuật, có người cho rằng, XTL là kết quả của việc kết hợp và tích hợp nhiều cảm biến vào một hệ thống duy nhất giúp phương tiện “hiểu” được môi trường mà nó đang di chuyển và từ đó tự điều chỉnh hành vi giao thông của phương tiện đó<sup>2</sup>. Một số học giả khác lại tập trung vào tác động của con người đối với phương tiện khi cho rằng, XTL là phương tiện có khả năng cảm nhận môi trường mà nó đang hoạt động và tự điều hướng trong môi trường này mà không cần sự trợ giúp hay can thiệp của con người<sup>3</sup>. Cũng có nhà nghiên cứu nhấn mạnh vào tính an toàn và thuận tiện khi cho rằng, xe tự động là phương tiện mang lại các mức độ tiện lợi khác nhau hoặc có chức năng điều khiển quan trọng về an toàn diễn ra mà không cần sự can thiệp trực tiếp của người lái<sup>4</sup>.

Các cơ quan quản lý và các nhà lập pháp cũng đưa ra một số khái niệm về XTL. Tại Hoa Kỳ, Cục Quản lý an toàn giao

thông đường cao tốc của Bộ Giao thông vận tải Hoa Kỳ (NHTSA) cho rằng, xe tự động là những phương tiện trong đó có ít nhất một số chức năng điều khiển quan trọng về an toàn như tay lái, chân ga hoặc chân phanh được thực hiện mà không có sự can thiệp trực tiếp của người lái<sup>5</sup>. Cần lưu ý là theo NHTSA thì các phương tiện cung cấp cảnh báo an toàn cho người lái xe, như cảnh báo va chạm, nhưng không thực hiện chức năng điều khiển, không được coi là tự lái. Tại UK, một phương tiện được xem là tự lái nếu nó hoạt động mà không cần sự điều khiển hay giám sát của con người<sup>6</sup>. Liên minh châu Âu (EU), cụ thể Nghị định 2019/2144 cho rằng, XTL được hiểu là phương tiện có hệ thống lái tự động có khả năng tự điều khiển phương tiện<sup>7</sup>. Hệ thống lái xe tự động được định nghĩa là phần cứng và phần mềm có khả năng thực hiện toàn bộ nhiệm vụ lái xe chủ động trong phạm vi vận hành theo thiết kế<sup>8</sup>. Dựa vào những quy định trên, có thể thấy đặc điểm quan trọng của XTL được Hoa Kỳ, UK và EU xét đến là khả năng tự can thiệp vào việc điều khiển và an toàn của phương tiện.

Đồng thời, để tạo thuận lợi cho việc đánh giá, quản lý XTL, các mức độ tự động hóa thường được sử dụng<sup>9</sup>. Trong đó, hệ

<sup>2</sup> Christian Gilbertsen, *Here's How the Sensors in Autonomous Cars Work*, The Drive, 27/03/2017, <https://www.thedrive.com/tech/8657/heres-how-the-sensors-in-autonomous-cars-work>, truy cập ngày 25/3/2025.

<sup>3</sup> Betina Carol Zanchin, Rodrigo Adamshuk, Max Mauro Santos, Kathya Silvia Collazos, *On the Instrumentation and Classification of Autonomous Cars*, IEEE International Conference on Systems, Man, and Cybernetics (SMC) Banff Center, Banff, Canada, October 5-8, 2017, p. 2631.

<sup>4</sup> David L. Block, Doug Kettles, John Harrison, *Automated, Autonomous and Connected Vehicle Technology Assessment*, FSEC Report Number: FSEC-CR-2020-16, March 2016, p. 1.

<sup>5</sup> NHTSA, *Preliminary Statement of Policy Concerning Automated Vehicles*, 2019, p. 3, [https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/documents/automated\\_vehicles\\_policy.pdf](https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/documents/automated_vehicles_policy.pdf), truy cập ngày 25/3/2025.

<sup>6</sup> Section 8.1.a UK Automated and Electric Vehicles Act 2018.

<sup>7</sup> Article 6, Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2019.

<sup>8</sup> Article 2, Commission Implementing Regulation (EU) 2022/1426 of 5 August 2022 laying down rules for the application of Regulation (EU) 2019/2144.

<sup>9</sup> Như Tổ chức quốc tế của các nhà sản xuất phương tiện cơ giới (OICA), Viện nghiên cứu đường cao tốc

thống phân loại được sử dụng rộng rãi nhất hiện nay là hệ thống được xây dựng bởi Hiệp hội kỹ sư ô tô quốc tế (SAE). Các mức độ tự động hóa của SAE đã được rất nhiều cơ quan trên thế giới chấp nhận như NHTSA<sup>10</sup>, Ủy ban Giao thông quốc gia Úc, Hội đồng Tư vấn nghiên cứu giao thông đường bộ châu Âu, UK, Bộ Giao thông vận tải và Chính phủ Ontario, Canada<sup>11</sup>... SAE đã đưa ra tiêu chuẩn J3016 mô tả 06 cấp độ từ mức 0 là không có tự động đến mức 5 là tự động hoàn toàn<sup>12</sup>.

Bên cạnh đó, cũng cần chú ý là để chỉ các phương tiện có thể tự điều khiển, một số thuật ngữ thường được sử dụng như xe tự động (automated vehicle), xe tự hành (autonomous vehicle), XTL (self-driving vehicle). Các thuật ngữ này về cơ bản là

---

liên bang Đức (BAST)... NHTSA trước đây cũng có tiêu chuẩn phân loại riêng.

<sup>10</sup> U.S. Department of Transportation, NHTSA, *Federal Automated Vehicles Policy*, 2016, p. 9.

<sup>11</sup> Araz Taeihagh, Hazel Si Min Lim, *Governing Autonomous Vehicles: Emerging Responses for Safety, Liability, Privacy, Cybersecurity, and Industry Risks*, (2019) 39(1) *Transport Reviews* 103, 106.

<sup>12</sup> Mức 0: Không tự động - Người lái hoàn toàn kiểm soát xe; Mức 1: Hỗ trợ người lái - Xe có thể hỗ trợ một số chức năng, nhưng người lái vẫn giữ quyền kiểm soát xe; Mức 2: Tự động một phần - Xe có thể tự động thực hiện các chức năng như tăng tốc và lái xe, nhưng người lái vẫn phải tham gia vào quá trình lái xe và giám sát môi trường xung quanh; Mức 3: Tự động có điều kiện - Xe có thể thực hiện tất cả các nhiệm vụ lái xe trong một số điều kiện nhất định, nhưng người lái phải sẵn sàng để kiểm soát lại khi được yêu cầu; Mức 4: Tự động cao - Xe có thể thực hiện tất cả các nhiệm vụ lái xe và giám sát môi trường trong một số điều kiện nhất định. Người lái có thể chọn không kiểm soát xe; Mức 5: Tự động hoàn toàn - Xe có thể thực hiện tất cả các nhiệm vụ lái xe, dưới mọi điều kiện, mà không cần bất kỳ sự can thiệp nào từ người lái. SAE, *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*, 2021, [https://www.sae.org/standards/content/j3016\\_202104/](https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/), truy cập ngày 15/4/2024.

tương đương và có thể được sử dụng thay thế cho nhau<sup>13</sup>. Tuy nhiên, vẫn có một số điểm khác biệt. Thứ nhất, thuật ngữ “autonomous” được sử dụng phổ biến hơn tại Hoa Kỳ<sup>14</sup>, trong khi “automated vehicle” là thuật ngữ khái quát nhất và được nhiều quốc gia, tổ chức sử dụng trong văn bản chính thức<sup>15</sup>. Thứ hai, thuật ngữ “automated vehicle” miêu tả xe có hệ thống tự động mà chưa thể hiện rõ mức độ tự động. Do đó, để chỉ xe có mức độ tự động từ mức 3 SAE trở lên, có thể tự hoạt động mà không cần con người, các thuật ngữ như “autonomous vehicle” và “self-driving vehicle” thường được sử dụng phổ biến hơn<sup>16</sup>. Tuy nhiên, điều này cũng không hoàn toàn chính xác. Chẳng hạn như tại bang Florida, thuật ngữ “autonomous” được dùng để chỉ XTL nhưng vẫn dùng “fully autonomous” để chỉ XTL không cần con người<sup>17</sup>. Vì vậy, để thống nhất cách hiểu, trong bài viết này, tác giả sẽ sử dụng thuật ngữ “xe tự lái” (XTL) nhằm để chỉ các phương tiện có mức độ tự lái từ mức 3 trở lên theo SAE.

---

<sup>13</sup> Như trong UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), *All you need to know about automated vehicles*, Brochure Printed at United Nations, Geneva – 2119169 (E) – December 2021, p. 7; Dr. Michael Chatzipanagiotis, Dr. George Leloudas, *Automated vehicles and thirdparty liability: a European perspective*, *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol 2020, p. 211.

<sup>14</sup> Như California Vehicle Code 2023; Nevada Administrative Code 2019...

<sup>15</sup> Như trong Nghị định số 2019/2144 của EU, các chính sách của NHTSA, SAE, UK Automated and Electric Vehicles Act 2018...

<sup>16</sup> David L. Block, Doug Kettles, John Harrison, *tlđđ*, p. 2; Ralf Herrtwich, *The difference between autonomous and driverless cars*, Here, <https://www.here.com/learn/blog/difference-autonomous-driverless-cars>, truy cập ngày 13/4/2024.

<sup>17</sup> Florida Statutes 2021 § 316.003.3.

## 2. Xác định chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với tai nạn giao thông do xe tự lái gây ra theo pháp luật của Hoa Kỳ, Vương quốc Anh

### 2.1. Pháp luật Hoa Kỳ

Ở cấp độ liên bang, Hoa Kỳ chưa có các đạo luật cụ thể điều chỉnh cho XTL. Thực tế, vào năm 2017, Hạ viện Hoa Kỳ đã thông qua Đạo luật “Tự lái” (self-drive Act) nhưng Đạo luật này chưa được Thượng viện Hoa Kỳ thông qua<sup>18</sup>. Thậm chí, khi có hiệu lực thì Đạo luật này cũng không điều chỉnh về trách nhiệm bồi thường khi xảy ra tai nạn<sup>19</sup>. Hiện nay, các khung pháp lý về XTL ở cấp liên bang chủ yếu do NHTSA ban hành và giám sát. Trong chính sách về XTL, NHTSA cho rằng, vấn đề xác định trách nhiệm pháp lý liên quan đến phương tiện này sẽ do các tiểu bang xác định. NHTSA gợi ý rằng, trách nhiệm này có thể được phân chia giữa chủ sở hữu phương tiện, người vận hành, hành khách, nhà sản xuất và những chủ thể khác khi xảy ra va chạm. Về bảo hiểm, các tiểu bang cũng có thẩm quyền quy định bên nào phải mua bảo hiểm cho XTL. NHTSA cũng hướng dẫn rằng, không nhất thiết phải xác định ai hoặc cái gì là “người điều khiển” XTL trong một tình huống nhất định để xác định trách nhiệm pháp lý đối với các vụ tai nạn liên quan đến XTL đó. Hay nói cách khác, người lái xe có thể không phải là người phải chịu trách nhiệm bồi thường khi xảy ra tai nạn. Chẳng hạn như trách nhiệm pháp lý đối với một vụ

va chạm liên quan đến người điều khiển XTL có thể do nhà sản xuất phương tiện đó chịu trách nhiệm<sup>20</sup>. Có thể thấy, các hướng dẫn trên vẫn còn rất khái quát. Điều này là dễ hiểu bởi thẩm quyền để giải quyết các vấn đề về BTTH, bao gồm cả trách nhiệm bồi thường từ tai nạn giao thông không thuộc thẩm quyền của liên bang mà được điều chỉnh bởi luật của từng tiểu bang<sup>21</sup>.

Ở cấp độ tiểu bang, Nevada là bang đầu tiên ban hành các quy định cho phép vận hành XTL vào năm 2011. Đến nay, đa số các tiểu bang Hoa Kỳ đều đã đưa ra các quy chế pháp lý điều chỉnh cho XTL. Tuy nhiên, các quy định này chỉ mới đề cập đến các vấn đề về hành chính như việc cho phép hoạt động, đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật, an toàn và trách nhiệm quản lý của các cơ quan có thẩm quyền mà chưa có quy định cụ thể về trách nhiệm bồi thường. Vì vậy, để xác định trách nhiệm BTTH gây ra bởi XTL theo pháp luật Hoa Kỳ, chúng ta vẫn phải sử dụng các lý thuyết chung về BTTH ngoài hợp đồng. Điều này dẫn đến trách nhiệm có thể thuộc về các chủ thể sau:

*Thứ nhất, người lái xe (driver) hoặc người vận hành/điều khiển (operator)*

Đối với XTL, việc xác định ai là người lái, người vận hành, cũng như sự phân biệt giữa hai chủ thể này không phải là điều dễ dàng. Theo chính sách về XTL của NHTSA, đối với những phương tiện có mức tự động cao, “người lái” được hiểu là người đang điều khiển phương tiện khi phương tiện đó không được vận hành ở chế độ tự động hoàn toàn<sup>22</sup>. Trong khi đó, “người vận hành” là người ngồi trên phương tiện tự

<sup>18</sup> Dự thảo của Đạo luật vẫn đang trong giai đoạn lấy ý kiến tại Tiểu ban Thương mại và bảo vệ người tiêu dùng. US Congress.gov, <https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/3711/all-actions>, truy cập ngày 13/4/2024.

<sup>19</sup> Green, Alexandra, *The Self-drive Act: An opportunity to re- legislate a minimum cybersecurity federal framework for autonomous vehicles*, Santa Clara Law Rev, Vol 60, 2020, p. 240.

<sup>20</sup> U.S. Department of Transportation, tlđd, p. 45.

<sup>21</sup> Dorian G. Minond, *Liability Issues with Autonomous Vehicles: Current Uncertainty and Future Solutions*, Seton Hall University, 2023, p. 17.

<sup>22</sup> U.S. Department of Transportation, tlđd, p. 83.

động, không chịu trách nhiệm lái xe nhưng vẫn chịu trách nhiệm về một số khía cạnh nhất định của hành trình<sup>23</sup>. Như vậy, một chủ thể tùy thời điểm có thể là người lái hoặc người vận hành, dựa vào mức độ họ can thiệp vào nhiệm vụ lái xe. Tuy nhiên, luật của từng tiểu bang lại có cách tiếp cận khác nhau. Chẳng hạn như tại Nevada, “người vận hành” là người làm cho XTL hoạt động<sup>24</sup>, còn “người lái xe” được hiểu dựa vào mức độ tự động. Nếu xe ở mức 3 SAE, người khởi động hệ thống lái tự động được xem là người lái xe, còn nếu xe ở mức 4 và 5, người khởi động hệ thống lái tự động chỉ được xem là người lái nếu họ là chủ sở hữu phương tiện<sup>25</sup>. Trong khi đó, một số bang khác không đưa ra định nghĩa về người lái mà chỉ đề cập đến người vận hành XTL mà thôi<sup>26</sup>.

Mặc dù có sự khác biệt ở từng tiểu bang, về cơ bản, trách nhiệm BTTH đối với các vụ tai nạn giao thông sẽ đặt lên người điều khiển phương tiện<sup>27</sup>. Để xác định trách

nhiệm của người điều khiển phương tiện trong các vụ tai nạn giao thông, các tiểu bang của Hoa Kỳ hiện nay có hai cách tiếp cận là dựa trên lỗi (at-fault or tort-based scheme) và không cần dựa trên lỗi (no-fault scheme). Tại các bang theo cách tiếp cận không cần lỗi<sup>28</sup>, người tham gia giao thông phải tự chịu trách nhiệm đối với thiệt hại cho phương tiện của mình và các chi phí y tế của chính họ trong trường hợp va chạm với xe khác. Điều này được áp dụng bất kể họ có phải là người có lỗi trong vụ tai nạn hay không<sup>29</sup>. Bên bị thiệt hại không thể khởi kiện người gây tai nạn để yêu cầu bồi thường, trừ trường hợp tai nạn dẫn đến thiệt hại vượt ngưỡng nhất định hoặc gây chấn thương nghiêm trọng<sup>30</sup>. Thay vào đó, các tiểu bang này sẽ yêu cầu người lái xe phải mua bảo hiểm và họ sẽ được bảo hiểm tự động chi trả lại các khoản phí trên. Ở đa số các bang còn lại, trách nhiệm BTTH do tai nạn sẽ được xác định dựa trên lỗi. Lúc này, bên bị thiệt hại có thể khởi kiện để yêu cầu bên đã có hành vi sơ suất dẫn đến tai nạn phải bồi thường. Tuy nhiên, điều này dẫn đến việc bên khởi kiện phải có nghĩa vụ chứng minh lỗi thuộc về bên gây thiệt hại.

<sup>23</sup> U.S. Department of Transportation, tldd, p. 85. Ví dụ như người được công ty sở hữu phương tiện yêu cầu có mặt trên phương tiện để thiết lập điểm đến, lựa chọn lộ trình... cho phương tiện.

<sup>24</sup> Nevada Administrative Code (2019) 482A.020A, <https://www.leg.state.nv.us/nac/nac-482a.html#NAC482ASec020>, truy cập ngày 25/2/2025.

<sup>25</sup> Nevada Revised Statutes (2017) 484A.080, <https://www.leg.state.nv.us/nrs/NRS-484A.html#NRS484ASec080>, truy cập ngày 25/2/2025.

<sup>26</sup> Như California xem thêm California Vehicle Code 2023 § 38750, [https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes\\_displaySection.xhtml?lawCode=VEH&sectionNum=38750](https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=VEH&sectionNum=38750), truy cập ngày 25/3/2025; Florida xem thêm Florida Statutes 2021 §316.85, <https://www.flsenate.gov/Laws/Statutes/2021/Chapter316/All>, truy cập ngày 22/3/2025.

<sup>27</sup> Carrie Schroll, *Splitting the bill: creating a national car insurance fund to pay for accidents in autonomous vehicles*, Northwestern University Law Review, Vol 109, No. 3, 2015, page 815; Maria Lubomira Kubica, *Autonomous Vehicles and*

*Liability Law*, The American Journal of Comparative Law, Vol 70, 2022, p. 140.

<sup>28</sup> Hiện nay có 12 bang bao gồm: Florida, Hawaii, Kansas, Kentucky, Massachusetts, Michigan, Minnesota, New Jersey, New York, North Dakota, Pennsylvania, Utah, and the District of Columbia. <https://www.carinsurance.org/whats-the-difference-no-fault-vs-tort-auto-insurance-705/>, truy cập ngày 16/4/2024.

<sup>29</sup> Dorian G. Minond, tldd, p. 18.

<sup>30</sup> Ví dụ ngưỡng thiệt hại tại bang Massachusetts là 2000\$; chấn thương nghiêm trọng theo luật New York là những chấn thương dẫn đến chết người, sảy thai, mất khả năng sử dụng của một hoặc nhiều bộ phận, cơ quan hay chức năng cơ thể... Xem thêm James M. Anderson, Paul Heaton, Stephen J. Carroll, *The U.S. Experience with No-Fault Automobile Insurance*, RAND, 2010, p. 11.

Việc chứng minh có thể thực hiện bằng cách xem xét tính hợp lý trong hành động của bị đơn, dựa vào việc họ có vi phạm nghĩa vụ cần tuân thủ hoặc theo phương pháp phân tích chi phí<sup>31</sup>. Việc chứng minh lỗi này không phải là điều dễ dàng và phải trải qua quá trình tố tụng, hệ quả là việc được bồi thường sẽ mất nhiều thời gian.

Đối với người vận hành, dù vai trò điều khiển phương tiện của họ hạn chế hơn rất nhiều so với xe truyền thống, họ vẫn có khả năng phải chịu trách nhiệm trong một số trường hợp. Chẳng hạn, tại Nevada, nếu XTL vượt đèn đỏ thì người vận hành không phải chịu phạt vi phạm giao thông<sup>32</sup>. Và sẽ hợp lý nếu suy luận rằng, nếu có tai nạn xảy ra do việc vượt đèn đỏ thì người vận hành không phải chịu trách nhiệm bồi thường. Tuy nhiên, người vận hành vẫn có tác động nhất định đến hoạt động của xe, chẳng hạn việc kích hoạt chế độ lái tự động quá gần với thời điểm đến nút giao thông, nên không thể khẳng định họ hoàn toàn miễn trừ trách nhiệm trong các vụ tai nạn liên quan đến XTL.

Ngoài ra, người điều khiển, người vận hành còn có thể chịu trách nhiệm nghiêm ngặt cùng chủ sở hữu như phân tích trong mục tiếp theo.

#### *Thứ hai, chủ sở hữu*

Theo pháp luật Hoa Kỳ, chủ sở hữu có thể phải bồi thường dựa trên trách nhiệm

nghiêm ngặt (strict liability). Trách nhiệm nghiêm ngặt đặt ra khi một chủ thể có một hành động cực kỳ nguy hiểm hoặc nguy hiểm bất thường. Lúc này, họ phải chịu trách nhiệm bồi thường bất kể họ đã cẩn trọng hết sức để ngăn ngừa thiệt hại, hay nói cách khác, trách nhiệm này không cần căn cứ vào lỗi của bên gây thiệt hại<sup>33</sup>. Trách nhiệm nghiêm ngặt đặc biệt liên quan đến trách nhiệm của chủ sở hữu hoặc người trực tiếp sử dụng XTL. Nạn nhân của các vụ tai nạn có thể kiện chủ sở hữu, người điều khiển, người vận hành phương tiện và lập luận rằng, việc vận hành các công nghệ XTL đã cấu thành một hoạt động cực kỳ nguy hiểm và do đó, người điều khiển phải chịu trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt đối với bất kỳ vụ tai nạn nào xảy ra. Tuy nhiên, cần lưu ý là Tòa án rất cân nhắc việc áp dụng trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt ở dạng tuyệt đối, thay vào đó sẽ đặt trách nhiệm nghiêm ngặt trong tương quan với sự sơ suất khi xem xét đơn yêu cầu bồi thường<sup>34</sup>.

#### *Thứ ba, nhà sản xuất và các bên liên quan đến sản phẩm XTL*

Hiện nay, các khiếu nại chống lại nhà sản xuất ô tô dựa trên lỗi sản phẩm là rất ít, do đa số các vụ tai nạn xuất phát từ lỗi của người lái<sup>35</sup>. Tuy nhiên, XTL có thể hoạt

<sup>31</sup> Với công thức  $B < PL$ . Trong đó, B (chi phí cần thực hiện để ngăn chặn thiệt hại) được xác định bằng “P” (xác suất gây tổn hại) nhân với “L” (chi phí tổn thất có thể xảy ra). Nếu một biện pháp ngăn ngừa tổn hại có chi phí cao hơn chi phí thiệt hại nhân với xác suất xảy ra thiệt hại thì bên gây thiệt hại được xem là không có lỗi. Xem thêm Nidhi Kalra, James Anderson, Martin Wachs, *Liability and Regulation of Autonomous Vehicle Technologies*, California PATH Research Report, 2009, p. 18.

<sup>32</sup> Dorian G. Minond, tldr, p. 31.

<sup>33</sup> Restatement (2d.) of Torts (1977) § 519: General Principle: “One who carries on an abnormally dangerous activity is subject to liability for harm to the person, land or chattels of another resulting from the activity, although he has exercised the utmost care to prevent the harm”.

<sup>34</sup> Gary E. Marchant Rachel A. Lindor, *The Coming Collision Between Autonomous Vehicles and the Liability System*, Santa Clara Law Review, Vol 52, 2012, p. 1323.

<sup>35</sup> 90% các vụ tai nạn xuất phát từ lỗi của người điều khiển, lỗi từ phương tiện chỉ chiếm 2% tổng số vụ tai nạn. Xem thêm Maria Lubomira Kubica, *Autonomous Vehicles and Liability Law*, The

động mà không cần con người. Do đó, khi xảy ra tai nạn, việc yêu cầu người trực tiếp vận hành, điều khiển xe chịu trách nhiệm sẽ khá khó khăn<sup>36</sup>. Lúc này, học thuyết trách nhiệm sản phẩm có thể áp đặt nghĩa vụ bồi thường lên các chủ thể kinh doanh XTL. Theo luật pháp Hoa Kỳ, nhà sản xuất, người bán và nhà phân phối sản phẩm bị lỗi phải chịu trách nhiệm pháp lý đối với những tổn hại về người hoặc tài sản do lỗi sản phẩm gây ra trong ba trường hợp là: Lỗi sản xuất, lỗi thiết kế và lỗi không cảnh báo<sup>37</sup>. Một sản phẩm được xem là có *lỗi sản xuất* khi sản phẩm không giống như thiết kế dự định mặc dù đã thực hiện mọi sự cẩn trọng trong quá trình chuẩn bị và tiếp thị sản phẩm<sup>38</sup>. Đối với XTL, nguyên đơn sẽ gặp khó khăn khi chứng minh lỗi sản xuất đối với các lỗi về phần mềm. Bởi theo các Tòa án tại Hoa Kỳ thì phần mềm không hữu hình nên không thuộc phạm vi sản xuất<sup>39</sup>. *Lỗi thiết kế* được mô tả là những lỗi trong đó những rủi ro gây hại có thể thấy trước, có thể được giảm bớt hoặc tránh được bằng cách sử dụng một thiết kế thay thế hợp lý. Để xác định sự tồn tại của khiếm khuyết này, tòa án sử dụng hai bài kiểm tra là: Bài kiểm tra kỳ vọng của người tiêu dùng và bài kiểm tra giữa tính hữu dụng và rủi ro<sup>40</sup>. *Lỗi cảnh báo* xảy ra

khi nhà sản xuất không tuân thủ nghĩa vụ thông báo cho người dùng cách sử dụng sản phẩm một cách an toàn và/hoặc bỏ qua việc cảnh báo người tiêu dùng về những rủi ro tiềm ẩn liên quan đến việc sử dụng<sup>41</sup>. Để hạn chế lỗi này, nhà sản xuất XTL có thể phải thực hiện các đoạn video hướng dẫn hoặc thậm chí các khóa học sử dụng XTL cho người mua trước khi bán sản phẩm<sup>42</sup>.

Như vậy, có thể thấy pháp luật Hoa Kỳ hiện nay nhìn chung chưa có quy định thống nhất và chuyên biệt để điều chỉnh cho trách nhiệm BTTH gây ra bởi XTL. Mặc dù các quy định hiện tại vẫn có thể đảm bảo cho việc xác định chủ thể chịu trách nhiệm, vẫn còn nhiều điểm bất cập chưa được làm rõ.

## 2.2. Pháp luật Vương quốc Anh

Khác với Hoa Kỳ, Vương quốc Anh (UK) đã thông qua Đạo luật Xe điện và XTL vào 2018 (AEVA 2018)<sup>43</sup>. Đạo luật điều chỉnh một số vấn đề cơ bản liên quan đến XTL, trong đó trọng tâm là xác định chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường khi xảy ra tai nạn. Với việc XTL trở thành “người lái”, còn người lái có thể trở thành hành khách trên xe, các nhà làm luật tại UK phân vân trong việc đặt trách nhiệm BTTH do tai nạn liên quan đến XTL lên nhà sản xuất hay công ty bảo hiểm<sup>44</sup>. Sau khi cân nhắc, họ

American Journal Of Comparative Law, Vol 70, 2022, p. 140; Carrie Schroll, *ltd*, p. 812.

<sup>36</sup> Kenneth S. Abraham, Robert L. Rabin, *Automated vehicles and manufacturer responsibility for accidents: A new legal regime for a new era*, Virginia Law Review, Vol. 105, 2019, p. 134 – 135.

<sup>37</sup> Restatement (Third) of Torts: Product Liability § 2 (1998).

<sup>38</sup> Như trên.

<sup>39</sup> Jeffrey K. Gurney, *Sue my car not me: products liability and accidents involving autonomous vehicles*, Journal Of Law, Technology & Policy, Vol. 2013, p. 259.

<sup>40</sup> Maria Lubomira Kubica, *Autonomous Vehicles and Liability Law*, The American Journal of Comparative Law, Vol 70, 2022, p. 160.

<sup>41</sup> Restatement (Third) of Torts: Product Liability § 2c (1998).

<sup>42</sup> Jeffrey K. Gurney, *Sue my car not me: products liability and accidents involving autonomous vehicles*, Journal Of Law, Technology & Policy, Vol. 2013, p. 265.

<sup>43</sup> UK Automated and Electric Vehicles Act 2018. Trong đó, nội dung về XTL có hiệu lực từ ngày 21/4/2021 tại Anh, xứ Wales và Scotland (Great Britain) theo UK Statutory Instruments 2021 No. 396

<sup>44</sup> Centre for Connected and Autonomous Vehicles, *Pathway to driverless cars: Consultation on proposals to support Advanced Driver Assistance Systems and Automated Vehicles Government Response*, 2017, p. 9-12; Xem thêm The Association

cho rằng trách nhiệm này nên thuộc về các công ty bảo hiểm, với niềm tin rằng điều này sẽ thúc đẩy nền công nghiệp ô tô của UK trong lĩnh vực XTL<sup>45</sup>. Đồng thời, điều này cũng tránh các vụ kiện liên quan đến chất lượng sản phẩm, vốn tốn nhiều thời gian và khó khăn cho nguyên đơn trong việc chứng minh lỗi của nhà sản xuất.

Cụ thể, theo AEVA 2018, trong trường hợp XTL gây ra thiệt hại cho người lái xe, hành khách hoặc bên thứ ba khi xe đang tự lái xe thì công ty bảo hiểm phải chịu trách nhiệm bồi thường, miễn là chiếc xe được bảo hiểm vào thời điểm xảy ra tai nạn<sup>46</sup>. Trên thực tế, luật của UK yêu cầu người lái xe phải mua bảo hiểm bắt buộc chống lại những rủi ro gây ra hoặc phát sinh từ việc sử dụng phương tiện, thậm chí việc tham gia giao thông mà không mua bảo hiểm còn cấu thành tội hình sự<sup>47</sup>. Điều này có nghĩa, không chỉ XTL mà đối với các xe thông thường, người lái xe vẫn phải mua bảo hiểm. Tuy nhiên, có một số điểm khác biệt cần lưu ý. Thứ nhất, đối với xe thông thường, yêu cầu mua bảo hiểm là dành cho người lái và chính sách bảo hiểm áp dụng cho trách nhiệm gây ra bởi người lái<sup>48</sup>. Vấn

đề này còn được gọi là “người lái là trung tâm” (driver-centric) trong việc xây dựng cơ chế bảo hiểm tai nạn giao thông theo luật UK<sup>49</sup>. Tuy nhiên, đối với XTL, chính sách bảo hiểm được yêu cầu mở rộng cho các vấn đề được gây ra bởi chính phương tiện. Hay nói cách khác, XTL cũng chính là bên được bảo hiểm (vehicle-centric)<sup>50</sup>. Thứ hai, đối với các xe thông thường, bên bảo hiểm chỉ phải chi trả sau khi người được bảo hiểm bị xác định là bên chịu trách nhiệm<sup>51</sup>. Điều này có nghĩa trách nhiệm BTTH thuộc về người lái xe, còn bên bảo hiểm chỉ thực hiện việc chi trả theo nghĩa vụ của hợp đồng bảo hiểm. Ngược lại, theo AEVA 2018, bên bảo hiểm phải chịu trách nhiệm trực tiếp đối với các thiệt hại từ tai nạn do XTL gây ra. Điều này tránh những quy trình tố tụng để xác định lỗi của người lái xe, từ đó, giúp người bị thiệt hại nhận được sự bồi thường nhanh chóng hơn<sup>52</sup>.

of British Insurers (ABI) and Thatcham Research, *Lords Science and Technology Select Committee inquiry on Autonomous Vehicles ABI and Thatcham Research Joint Response*, 2016, <https://www.abi.org.uk/globalassets/sitecore/files/documents/consultation-papers/2016/10/abi-response-to-lords-science-and-technology-select-committee.pdf>, truy cập ngày 25/3/2025.

<sup>45</sup> House of Commons Library, *Briefing paper on the Automated and Electric Vehicles Act 2018*, 2018, p. 3.

<sup>46</sup> UK Automated and Electric Vehicles Act 2018 Section 2.1.

<sup>47</sup> UK Road Traffic Act 1988 (Amended) Section 143; Consolidated Motor Insurance Directive 009/103/EC.

<sup>48</sup> UK Road Traffic Act 1988 (Amended) Section 145.3; Xem thêm Dr. Michael Chatzipanagiotis, Dr. George Leloudas, *Automated vehicles and thirdparty*

*liability: A European perspective*, Journal of Law, Technology & Policy, Vol 2020, p. 160 – 161.

<sup>49</sup> Joshua Prio, *Connected and Autonomous Vehicles, Cyber Threats, and the UK Motor Insurance Framework: Is the Automated and Electric Vehicles Act 2018 Fit for Purpose?*, Exeter Law Review, Volume 46, 2021, p. 129.

<sup>50</sup> Michał Marynowski, *Car insurance in the age of self-driving – analysis of the Automated and Electric Vehicles Act 2018*, Insurance Review 4/2019, page 30; Centre for Connected and Autonomous Vehicles, *Pathway to driverless cars: Consultation on proposals to support Advanced Driver Assistance Systems and Automated Vehicles Government Response*, 2017, p. 10.

<sup>51</sup> Law Commission, Scottish Law Commission, *Automated Vehicles A joint preliminary consultation paper*, 2018, p. 102.

<sup>52</sup> Cơ chế này gần giống như cách xác định trách nhiệm không dựa vào lỗi của một số bang tại Mỹ như đã phân tích ở trên. Điều này cũng được đề xuất bởi một số học giả. Chẳng hạn như Maurice Schellekens, *No-fault compensation schemes for self-driving vehicles*, Law, Innovation and Technology, Vol. 10, No.2, 2018, p. 314-333.

Tuy nhiên, theo Điều 4 của AEVA 2018, bên bảo hiểm được loại trừ hoặc giới hạn trách nhiệm đối với người được bảo hiểm trong 02 trường hợp sau, với điều kiện phải được thể hiện trong hợp đồng bảo hiểm. *Thứ nhất*, khi tai nạn xuất phát trực tiếp từ việc thay đổi phần mềm (của XTL) được thực hiện hoặc được biết bởi bên được bảo hiểm, mà việc này bị cấm theo hợp đồng bảo hiểm. *Thứ hai*, tai nạn xuất phát trực tiếp từ việc không cài đặt các bản cập nhật phần mềm quan trọng về an toàn (safety-critical) mà người được bảo hiểm biết hoặc đáng lẽ phải biết.

Trong trường hợp XTL không được bảo hiểm, chủ sở hữu là người phải chịu trách nhiệm đối với các thiệt hại do XTL gây ra<sup>53</sup>. Đây là nghĩa vụ bồi thường theo cơ chế không lỗi (no-fault scheme) được ấn định bắt buộc giống như nghĩa vụ của bên bảo hiểm đã nêu.

Do AEVA 2018 không quy định khác, mức bồi thường tối đa mà bên bảo hiểm hoặc chủ sở hữu XTL phải chi trả cho thiệt hại về tài sản là 1,2 triệu bảng Anh<sup>54</sup>. Trong trường hợp bên bị thiệt hại cũng có lỗi trong việc gây tai nạn, trách nhiệm bồi thường của bên bảo hiểm hoặc chủ sở hữu XTL sẽ được giảm xuống<sup>55</sup>. Tuy nhiên, Đạo luật về Sơ suất chung 1945 (Contributory Negligence) quy định việc chia sẻ trách nhiệm chỉ xảy ra khi cả hai bên đều có lỗi<sup>56</sup>. Trong khi như đã

phân tích ở trên, bên bảo hiểm hoặc chủ sở hữu phải bồi thường mà không cần xác định lỗi. Để giải quyết mâu thuẫn này, AEVA 2018 chỉ áp dụng cơ chế chia sẻ trách nhiệm khi yêu cầu bồi thường chống lại chủ thể khác không phải là công ty bảo hiểm hoặc chủ sở hữu<sup>57</sup>. Điều này bị đánh giá là khó thực hiện<sup>58</sup>, và đặt ra nhiệm vụ phải tìm được một chủ thể khác chịu trách nhiệm ngoài bên bảo hiểm, chủ sở hữu, bên bị thiệt hại<sup>59</sup>. Bên cạnh đó, việc chứng minh bên bị thiệt hại có lỗi trong tai nạn liên quan đến XTL cũng có những khó khăn nhất định, liên quan đến sự khác biệt trong khả năng xử lý tình huống của người lái và XTL<sup>60</sup>.

Bên bảo hiểm hoặc chủ sở hữu XTL không phải chịu trách nhiệm đối với người phụ trách phương tiện (person in charge) khi vụ tai nạn hoàn toàn do sơ suất của người đó trong việc cho phép phương tiện khởi động chế độ tự lái trong điều kiện không thích hợp<sup>61</sup>. AEVA 2018 và các văn

<sup>53</sup> UK Automated and Electric Vehicles Act 2018 Section 2.2.

<sup>54</sup> UK Automated and Electric Vehicles Act 2018 Section 2.; UK Road Traffic Act 1988 (Amended) Section 145.4.b.

<sup>55</sup> UK Automated and Electric Vehicles Act 2018 Section 3.1.

<sup>56</sup> Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 Section 1.1.

<sup>57</sup> UK Automated and Electric Vehicles Act 2018 Section 3.1.

<sup>58</sup> Dr. Michael Chatzipanagiotis, Dr. George Leloudas, *Automated vehicles and thirdparty liability: a European perspective*, Journal of Law, Technology & Policy, Vol 2020, p. 211.

<sup>59</sup> Law Commission, Scottish Law Commission, *Automated Vehicles A joint preliminary consultation paper*, 2018, p.107.

<sup>60</sup> Ví dụ, một người đi xe đạp không có đèn vào ban đêm bị XTL gây tai nạn. Nếu xét ở một vụ tai nạn thông thường, người lái xe là “con người”, yếu tố lỗi của người đi xe đạp là khá rõ ràng vì “con người” gặp khó khăn trong việc quan sát ở tình huống đó. Nhưng với XTL, việc người đi xe đạp không bật đèn có rất ít ảnh hưởng đến khả năng lái của phương tiện khi phương tiện đó được trang bị cảm ứng LIDAR. Xem thêm Dr. Michael Chatzipanagiotis, Dr. George Leloudas, *Automated vehicles and thirdparty liability: a European perspective*, Journal of Law, Technology & Policy, Vol 2020, p. 211.

<sup>61</sup> UK Automated and Electric Vehicles Act 2018 Section 3.2.

bản liên quan chưa giải thích thể nào là người phụ trách phương tiện. Tuy nhiên, theo báo cáo của Ủy ban Giao thông vận tải Hạ viện Anh thì “người dùng phụ trách phương tiện” (user-in-charge) là một người ở trong xe và có quyền kiểm soát khi phương tiện không tự lái<sup>62</sup>.

Ngoài ra, cần lưu ý là AEVA 2018 cho phép bên bảo hiểm hoặc chủ sở hữu kiện đòi lại khoản tiền bồi thường mà họ đã chi trả. Tuy nhiên, việc truy đòi khoản tiền này chỉ được thực hiện sau khi họ đã giải quyết xong yêu cầu bồi thường với bên bị thiệt hại<sup>63</sup>. Lúc này, nếu công ty bảo hiểm hoặc chủ sở hữu XTL cho rằng có chủ thể nào đó phải chịu trách nhiệm cho vụ tai nạn, họ có quyền yêu cầu chủ thể đó bồi hoàn khoản tiền bảo hiểm mà họ đã trả. Những chủ thể bị kiện đòi có thể được xác định qua chế định BTTH ngoài hợp đồng thông thường<sup>64</sup>. AEVA 2018 cũng quy định số tiền kiện đòi không được vượt quá số tiền mà bên bảo hiểm hoặc chủ sở hữu đã chi trả cho bên bị thiệt hại<sup>65</sup>.

### 3. Xác định chủ thể chịu trách nhiệm BTTH theo pháp luật Việt Nam và một số kiến nghị

#### 3.1. Xác định chủ thể chịu trách nhiệm BTTH theo pháp luật Việt Nam

Về mặt chủ trương, Việt Nam rất ủng hộ việc phát triển XTL, tuy nhiên khung pháp lý cho sự vận hành của loại phương tiện này vẫn chưa được phát triển<sup>66</sup>. Pháp luật Việt Nam hiện nay chưa có bất kỳ quy định cụ thể nào điều chỉnh cho XTL nói chung và vấn đề trách nhiệm dân sự cho XTL nói riêng. Thậm chí, việc cho phép sử dụng XTL tại Việt Nam cũng chưa được quy định rõ. Do đó, trong mục này chúng ta sẽ nghiên cứu với giả định rằng, nếu phương tiện tự lái được cho phép sử dụng tại Việt Nam thì pháp luật hiện hành về BTTH ngoài hợp đồng có đáp ứng được yêu cầu điều chỉnh hay không và từ đó đưa ra các giải pháp để hoàn thiện. Qua khảo sát của tác giả, với các quy định hiện nay thì trách nhiệm BTTH do tai nạn liên quan đến XTL có thể thuộc về một số chủ thể chủ yếu sau đây.

*Thứ nhất, người điều khiển phương tiện* phải chịu trách nhiệm trong trường hợp tai nạn xuất phát từ hành vi vi phạm luật giao thông của họ. Cụ thể, trách nhiệm BTTH trong các vụ án giao thông phát sinh dựa trên các căn cứ như có hành vi trái pháp luật giao thông, có thiệt hại thực tế xảy ra và có mối quan hệ nhân quả giữa hành vi và thiệt hại<sup>67</sup>. Rõ ràng quy định này chưa phù hợp với trường hợp của XTL. Bởi như đã phân

<sup>62</sup> UK House of Commons Transport Committee, *Self-driving vehicles - Seventh Report of Session 2022–23*, 2023, page 32.

<sup>63</sup> UK Automated and Electric Vehicles Act 2018 Section 5.1.

<sup>64</sup> Như bên vi phạm giao thông, nhà sản xuất, xem thêm Centre for Connected and Autonomous Vehicles, *Pathway to driverless cars: Consultation on proposals to support Advanced Driver Assistance Systems and Automated Vehicles Government Response*, 2017, page 6. Cơ quan quản lý giao thông cũng có thể phải chịu trách nhiệm, xem thêm Law Commission, Scottish Law Commission, *Automated Vehicles A joint preliminary consultation paper*, 2018, p. 106.

<sup>65</sup> UK Automated and Electric Vehicles Act 2018 Section 5.4.

<sup>66</sup> Trần Việt Dũng, Lê Trần Quốc Công, *Trách nhiệm pháp lý dân sự đối với XTL*, Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp, 2021, <https://diendandoanhngiep.vn/trach-nhiem-phap-ly-dan-su-doi-voi-xe-tu-lai-doanh-ngiep-p-san-xuat-hay-chu-phuong-tien-206366.html>, truy cập ngày 16/4/2024.

<sup>67</sup> Điều 2 Nghị quyết 02/2022/NQ-HĐTP.

tích ở các mục trên, hành vi điều khiển phương tiện lúc này không được thực hiện bởi người lái xe mà là bởi chính hệ thống lái tự động. Trong một số ít trường hợp, dựa vào gợi ý từ pháp luật của 02 quốc gia đã tham khảo ở trên, người lái xe có thể vi phạm một số nghĩa vụ như thiếu sự bảo trì, cập nhật phần mềm, sử dụng chế độ tự lái ở điều kiện không phù hợp... Tuy nhiên, việc chứng minh người điều khiển phương tiện có hành vi vi phạm và mối liên hệ giữa hành vi đó và hậu quả là rất khó khăn<sup>68</sup>. Do đó, nếu vẫn duy trì trách nhiệm BTTH gây ra bởi XTL cho người điều khiển giống với các phương tiện truyền thống thì người bị thiệt hại sẽ rất khó để yêu cầu bồi thường.

*Thứ hai, chủ sở hữu, người chiếm hữu tài sản* phải chịu trách nhiệm bồi thường trong trường hợp tài sản gây thiệt hại<sup>69</sup>. Không những vậy, phương tiện giao thông cơ giới đường bộ còn được xếp vào nhóm nguồn nguy hiểm cao độ<sup>70</sup>. Do đó, *chủ sở hữu, người chiếm hữu, sử dụng* phải BTTH do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra dù họ không có lỗi<sup>71</sup>. Cần lưu ý là thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra phải là thiệt hại do tự thân hoạt động của nguồn nguy hiểm cao độ, chứ không phải xuất phát từ người điều khiển phương tiện<sup>72</sup>. Dưới góc độ XTL, trách nhiệm BTTH được xác định theo nguồn nguy hiểm cao độ sẽ không gặp

phải những nhầm lẫn về việc thiệt hại là do người điều khiển phương tiện giao thông hay do chính phương tiện đó<sup>73</sup>. Bởi lẽ, đối với XTL thì việc điều khiển phương tiện cũng do chính phương tiện đó thực hiện.

Nếu muốn giải thoát khỏi trách nhiệm này, chủ sở hữu, người chiếm hữu, sử dụng có thể chứng minh thiệt hại xảy ra hoàn toàn do lỗi của người bị thiệt hại hoặc thiệt hại xảy ra trong tình thế cấp thiết hoặc bất khả kháng. Tuy nhiên, xét cụ thể đối với XTL, tình thế cấp thiết có vẻ không phù hợp để trở thành trường hợp được miễn trách nhiệm. Bởi tình thế cấp thiết yêu cầu sự nhìn nhận và hành động của con người<sup>74</sup>. Thậm chí, có quan điểm cho rằng, không nên xem đây là căn cứ để được miễn trách nhiệm BTTH do tài sản nói chung<sup>75</sup>. Đối với bất khả kháng, Điều 156 Bộ luật Dân sự năm 2015 cho rằng, đây là sự kiện xảy ra một cách khách quan không thể lường trước được và không thể khắc phục được mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép. Vậy, việc XTL tự gây tai nạn xuất phát từ lỗi của phương tiện có thể xem là một sự kiện bất khả kháng hay không có thể là vấn đề gây tranh cãi<sup>76</sup>.

<sup>68</sup> Đỗ Giang Nam, Đào Trọng Khôi, *Pháp luật BTTH ngoài hợp đồng trước thách thức của trí tuệ nhân tạo và công nghệ số mới nổi*, Tạp chí Nghiên cứu lập pháp số 20 (468), tháng 10/2022, <http://www.lapphap.vn/Pages/tintuc/tinchitiet.aspx?tintucid=211472>, truy cập ngày 16/4/2024.

<sup>69</sup> Điều 584 Bộ luật Dân sự năm 2015.

<sup>70</sup> Điều 601 Bộ luật Dân sự năm 2015.

<sup>71</sup> Trừ những trường hợp được quy định tại khoản 3 Điều 601 Bộ luật Dân sự năm 2015.

<sup>72</sup> Nguyễn Văn Hối, *Trách nhiệm BTTH do tài sản gây ra theo pháp luật dân sự Việt Nam*, Luận án Tiến sĩ Luật học, Đại học Luật Hà Nội, 2017, tr. 50.

<sup>73</sup> Ví dụ như tai nạn gây ra bởi xe ô tô khi người lái xe vi phạm luật giao thông (như nghe điện thoại trong lúc lái xe) thì phải được xác định là lỗi hành vi của người điều khiển. Còn tai nạn xảy ra do lỗi tự thân của phương tiện như bị nổ lốp, đứt phanh... thì mới được xem là tai nạn do nguồn nguy hiểm cao độ. Xem thêm Đặng Thị Thom, Nguyễn Văn Lượng, *Bồi thường cho người bị thiệt hại trong các vụ án giao thông và một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật*, Tạp chí Tòa án nhân dân điện tử, 24/4/2024, [https://tapchitoaan.vn/boi-thuong-cho-nguoi-bi-thiet-hai-trong-cac-vu-an-giao-thong-va-mot-so-kien-nghi-hoan-thien-phap-luat6234.html](https://tapchitoaan.vn/boi-thuong-cho-nguoi-bi-thiet-hai-trong-cac-vu-an-giao-thong-va-mot-so-kien-nghi-hoan-thien-phap-luat), truy cập ngày 16/4/2024.

<sup>74</sup> Khoản 1 Điều 171 Bộ luật Dân sự năm 2015.

<sup>75</sup> Nguyễn Văn Hối, *ltd*, tr. 60.

<sup>76</sup> Nguyễn Thị Phương Châm, *Trí tuệ nhân tạo và BTTH ngoài hợp đồng*, Hội thảo khoa học Cách mạng 4.0 và những vấn đề đặt ra đối với việc cải

*Thứ ba, bên bảo hiểm* có nghĩa vụ BTTH cho bên thứ ba khi phương tiện giao thông cơ giới gây tai nạn. Pháp luật Việt Nam hiện nay quy định việc mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với xe ô tô là bắt buộc<sup>77</sup>. Khi tai nạn xảy ra, dù chủ sở hữu, người chiếm hữu, sử dụng XTL có lỗi hay không thì việc bồi thường vẫn được thanh toán cho bên bị thiệt hại. Thậm chí, nếu có thiệt hại về tính mạng, sức khỏe thì trong thời gian 03 ngày, bên bảo hiểm phải tạm ứng một phần số tiền bảo hiểm cho người gặp tai nạn<sup>78</sup>. Tuy nhiên, cần chú ý là bảo hiểm này chỉ dành cho bên thứ ba chứ không dành cho chủ phương tiện và mức bồi thường cũng bị giới hạn tối đa là 150 triệu đồng đối với thiệt hại về tính mạng sức khỏe của mỗi người bị tai nạn và 100 triệu đồng đối với thiệt hại về tài sản<sup>79</sup>.

*Thứ tư, cá nhân, tổ chức sản xuất, nhập khẩu, phân phối...* XTL có trách nhiệm BTTH trong trường hợp sản phẩm, hàng hóa có khuyết tật do mình cung cấp gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người tiêu dùng<sup>80</sup>. Tuy nhiên, nếu áp dụng quy định này thì cần một số lưu ý. Thứ nhất, Luật Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng chỉ điều chỉnh quan hệ giữa chủ thể kinh doanh và người tiêu dùng, trong trường hợp này là chủ sở hữu XTL. Do đó, thiệt hại xảy

ra đối với bên thứ ba, như người tham gia giao thông, sẽ không thuộc phạm vi trách nhiệm sản phẩm. Thứ hai, việc chứng minh XTL có khuyết tật và khuyết tật này dẫn đến thiệt hại là rất khó khăn cho người tiêu dùng. Trên thực tế, Toà án Việt Nam đã nhiều lần bác yêu cầu khởi kiện đòi BTTH dựa trên trách nhiệm sản phẩm do người tiêu dùng không cung cấp đủ chứng cứ cần thiết<sup>81</sup>. Thứ ba, chủ thể kinh doanh XTL có thể được miễn trách nhiệm trong trường hợp khuyết tật của phương tiện không thể phát hiện được với trình độ khoa học, công nghệ của thế giới tính đến thời điểm sản phẩm, hàng hóa gây thiệt hại<sup>82</sup>. Đối với một sản phẩm công nghệ cao như XTL, đây là quy định mà các nhà kinh doanh có thể sử dụng để loại trừ trách nhiệm của mình.

### 3.2. Một số kiến nghị

Từ những nghiên cứu về pháp luật của Hoa Kỳ, UK và pháp luật Việt Nam, tác giả đưa ra một số kiến nghị trong việc xây dựng khung pháp lý điều chỉnh việc xác định chủ thể chịu trách nhiệm BTTH do tai nạn gây ra bởi XTL.

*Thứ nhất,* cần có những quy định riêng biệt nhằm xác định trách nhiệm BTTH cho XTL. Pháp luật về BTTH ngoài hợp đồng truyền thống không thể giải quyết một cách hiệu quả cho vấn đề xác định chủ thể chịu trách nhiệm đối với tai nạn liên quan đến XTL vốn có nhiều đặc điểm khác biệt, mang đậm tính công nghệ hiện đại. Qua phân tích pháp luật của Hoa Kỳ, khi không có một khung pháp lý cụ thể và nhất quán, việc điều chỉnh là khá khó khăn. Những tranh cãi về việc có hành vi vi phạm của

cách hệ thống pháp luật Việt Nam, Nhà xuất bản Đại học Quốc gia Hà Nội, 2018, tr. 145.

<sup>77</sup> Khoản 2 Điều 8 Luật Kinh doanh bảo hiểm năm 2022.

<sup>78</sup> Khoản 3 Điều 12 Nghị định số 67/2023/NĐ-CP về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, bảo hiểm cháy, nổ bắt buộc, bảo hiểm bắt buộc trong hoạt động đầu tư xây dựng.

<sup>79</sup> Điều 6 Nghị định số 67/2023/NĐ-CP về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, bảo hiểm cháy, nổ bắt buộc, bảo hiểm bắt buộc trong hoạt động đầu tư xây dựng.

<sup>80</sup> Khoản 1, khoản 2 Điều 34 Luật Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng 2023.

<sup>81</sup> Đỗ Giang Nam, Đào Trọng Khôi, *ltd*, <http://www.lapphap.vn/Pages/tintuc/tinchitiet.aspx?tintucid=211472>, truy cập ngày 16/4/2024.

<sup>82</sup> Khoản 1 Điều 35 Luật Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng 2023.

người điều khiển phương tiện hay không, mối quan hệ nhân quả giữa hành vi đó nếu có, với hậu quả xảy ra thực sự là một thách thức cho cơ quan tư pháp. Do đó, việc xây dựng khung pháp lý riêng biệt điều chỉnh cho XTL là cần thiết nếu muốn đưa phương tiện này hoạt động trên thực tế.

*Thứ hai*, cơ chế xác định trách nhiệm không dựa vào hành vi vi phạm nên được tham khảo. Tham khảo pháp luật của UK và một số bang của Hoa Kỳ có thể thấy, việc xác định chủ thể chịu trách nhiệm được thực hiện một cách tự động mà không cần chứng minh. Điều này là khá hợp lý, tránh được những tranh chấp kéo dài dẫn đến khó khăn trong việc nhận bồi thường của bên bị thiệt hại trong tai nạn do XTL gây ra. Để làm được điều này, vai trò của bên bảo hiểm sẽ rất quan trọng. Thực tế thì pháp luật Việt Nam đã quy định việc chi trả bảo hiểm một cách tự động đối với tai nạn do xe cơ giới nói chung. Và quy định này nên được tiếp tục áp dụng đối với XTL. Điều này cũng phù hợp với nguyên tắc bồi thường một cách kịp thời theo Điều 585 Bộ luật Dân sự năm 2015.

*Thứ ba*, bên bảo hiểm nên là chủ thể được ấn định phải chịu trách nhiệm BTTH đối với tai nạn do XTL gây ra, dựa trên sự tham khảo pháp luật UK. Đây là một giải pháp hợp lý bởi nó đảm bảo được nguyên tắc bồi thường được diễn ra nhanh chóng, đồng thời không gây áp lực lên nhà sản xuất trong việc phát triển sản phẩm XTL, hay chủ sở hữu trong việc sử dụng sản phẩm này. Giải pháp này phù hợp khi Việt Nam cũng đang đẩy mạnh nền công nghiệp ô tô. Chúng ta cũng nên có cơ chế để bên bảo hiểm truy đòi lại khoản tiền bảo hiểm từ chủ thể có lỗi trong việc gây tai nạn liên quan đến XTL.

*Thứ tư*, việc xác định chủ thể chịu trách nhiệm BTTH do tai nạn gây ra bởi XTL không chỉ liên quan đến pháp luật dân sự mà còn cần sự kết hợp với pháp luật giao thông. Những câu hỏi như người ngồi trên phương tiện XTL là người điều khiển, người sử dụng hay hành khách? Họ có cần giấy phép lái xe như yêu cầu đối với những phương tiện truyền thống hay không?... Những điều này sẽ có tác động trực tiếp đến việc xác định hành vi vi phạm của người điều khiển, sử dụng XTL, từ đó xác định trách nhiệm bồi thường. Pháp luật của các bang tại Hoa Kỳ thực tế sử dụng một khái niệm khác gọi là người vận hành. Theo tác giả, đây là quy định cần thiết vì khi xe trong chế độ tự lái thì người ngồi trên xe không có hành vi điều khiển nên không thể gọi họ là người lái xe. Nhưng nếu xem họ như hành khách cũng không hợp lý vì họ vẫn có thể có những can thiệp nhất định đến hoạt động của xe. Do đó, pháp luật về giao thông cũng cần được sửa đổi, bổ sung phù hợp nhằm điều chỉnh cho XTL nói chung và điều chỉnh việc xác định chủ thể chịu trách nhiệm BTTH nói riêng.

#### **Kết luận:**

XTL là một vấn đề còn khá mới tại Việt Nam nhưng đã được quan tâm ở nhiều quốc gia. Để xác định chủ thể chịu trách nhiệm BTTH do XTL gây ra, pháp luật Hoa Kỳ về cơ bản vẫn sử dụng các quy định về BTTH sẵn có kết hợp với những giải thích, bổ sung phù hợp. Anh có cách tiếp cận khác khi ban hành đạo luật riêng về XTL với trách nhiệm được ấn định cụ thể cho bên bảo hiểm. Pháp luật Việt Nam vẫn còn nhiều khoảng trống trong quy định điều chỉnh cho XTL và có thể tham khảo mô hình của Anh cũng như Hoa Kỳ để hoàn thiện khung pháp lý.