

## **ĐỐI TƯỢNG BỊ XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG TRƯỜNG HỢP ỨNG DỤNG TRÍ TUỆ NHÂN TẠO**

**Nguyễn Thị Phương Hà<sup>(1)</sup>**

(1) Trường Đại học Đà Lạt

Ngày nhận bài 01/11/2025; Chấp nhận đăng 10/01/2025

Email: hantp@dlu.edu.vn

### **Tóm tắt**

Hiện nay, việc ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) vào mọi lĩnh vực của đời sống xã hội ngày càng trở nên phổ biến. Bên cạnh những tiềm năng và lợi ích không thể phủ nhận, AI cũng đặt ra những thách thức không dễ dàng giải quyết cho con người ở nhiều lĩnh vực, trong đó có lĩnh vực pháp lý. Sẽ giải quyết như thế nào khi một thực thể mang AI thực hiện những hành vi có lỗi? Những tranh cãi về mặt pháp lý nói chung trong trường hợp ứng dụng trí tuệ nhân tạo không chỉ xuất hiện tại Việt Nam mà đang xảy ra ở nhiều quốc gia trên thế giới. Rõ ràng, những thách thức về mặt pháp lý đối với AI cần được giải quyết song hành với việc nghiên cứu phát triển và ứng dụng AI. Trong giới hạn của bài viết này, tác giả chỉ nêu ra thực trạng pháp luật và đề xuất một số kiến nghị hoàn thiện hệ thống pháp luật tại Việt Nam về việc xác định đối tượng bị xử phạt vi phạm hành chính khi có ứng dụng trí tuệ nhân tạo.

**Từ khoá:** đối tượng, trí tuệ nhân tạo, xử phạt vi phạm hành chính

### **Abstract**

#### **SUBJECTS PUNISHED FOR ADMINISTRATIVE VIOLATIONS IN APPLICATION CASE OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE**

Currently, the application of artificial intelligence (AI) in all areas of social life is becoming increasingly popular. Besides its undeniable potential and benefits, AI also poses challenges that are not easily solved for humans in many fields, including the legal field. How will it be resolved when an AI entity commits erroneous acts? Legal controversies in general in the case of artificial intelligence applications not only appear in Vietnam but are happening in many countries around the world. Clearly, legal challenges to AI need to be resolved in parallel with AI research, development and application. Within the limits of this article, the author only points out the current legal situation and proposes some recommendations to improve the legal system in Vietnam on determining subjects subject to administrative sanctions when applicable artificial intelligence.

### **1. Đặt vấn đề**

Tại Quyết định 127/QĐ-TTg ngày 26/01/2021 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Chiến lược quốc gia về nghiên cứu, phát triển và ứng dụng Trí tuệ nhân tạo đến năm 2030 có nội dung giao Bộ Tư pháp “xây dựng và hoàn thiện bổ sung các văn bản pháp luật về trách nhiệm pháp lý của các đối tượng có liên quan tới trí tuệ nhân tạo”. Như vậy, mặc dù những thách thức về mặt pháp lý đối với AI chưa được giải quyết song hành với việc

ngiên cứu, phát triển và ứng dụng AI nhưng bằng chính sách này cho thấy, Việt Nam đã bắt đầu có sự chuẩn bị nhất định về mặt pháp lý để điều chỉnh những quan hệ pháp luật liên quan đến AI. Trách nhiệm pháp lý của các đối tượng có liên quan đến AI ở đây bao gồm trách nhiệm dân sự, trách nhiệm hành chính và trách nhiệm hình sự. Trong đó trách nhiệm hành chính đặt ra đối với tổ chức, cá nhân có vi phạm hành chính. Hay nói cách khác, trách nhiệm hành chính là hậu quả pháp lý bất lợi mà Nhà nước buộc các tổ chức, cá nhân vi phạm hành chính phải gánh chịu (Nguyễn Phúc Thành, 2017). Vấn đề đặt ra ở đây là đối tượng nào sẽ chịu trách nhiệm hành chính, cụ thể là bị xử phạt vi phạm hành chính khi một thực thể mang AI thực hiện những hành vi có lỗi.

## 2. Trí tuệ nhân tạo và những thách thức về mặt pháp lý

Thuật ngữ AI (Artificial intelligence) đang được sử dụng ngày càng phổ biến và có nhiều định nghĩa khác nhau. UNSECO quan niệm AI là “*hệ thống công nghệ có khả năng xử lý thông tin theo cách tương tự như hành vi thông minh*”. Trong khi giới hoạch định chính sách định nghĩa AI thông qua “*các hệ thống hiển thị hành vi thông minh bằng cách phân tích môi trường và thực hiện các hành động – với một mức độ tự chủ – để đạt được các mục tiêu cụ thể*” (Võ Công Khôi, 2023). Song về cơ bản có thể hiểu AI được triển khai dưới dạng hệ thống dữ liệu, sau đó được ứng dụng dưới hình thức là những thực thể vô hình dạng phần mềm hay thực thể hữu hình dạng vật liệu. AI hiện đã được ứng dụng phổ biến vào các lĩnh vực như: y tế, giáo dục, kinh doanh, pháp lý, tài chính – ngân hàng, giao thông vận tải, sản xuất, dịch vụ. Ví dụ: Trong lĩnh vực y tế, việc sử dụng trí tuệ nhân tạo để tiến hành phẫu thuật cho người bệnh; trong lĩnh vực giao thông vận tải là sự xuất hiện của hệ thống ô tô tự lái... Song việc sử dụng và phát triển trí tuệ nhân tạo trong bất kỳ lĩnh vực nào cũng có khả năng tạo ra các tình huống gây tranh cãi về mặt pháp lý. Chẳng hạn:

\* *Khi sử dụng trí tuệ nhân tạo để phẫu thuật trong y học*, hoạt động này có thể sẽ làm phát sinh những trường hợp mắc lỗi và xảy ra hậu quả cho bệnh nhân. Vậy ai sẽ chịu trách nhiệm? Công ty sản xuất, nhà quản lý bệnh viện, bác sĩ hay trí tuệ nhân tạo?

\* *Khi sử dụng hệ thống ô tô tự lái*, với tư cách là định nghĩa mang tính quốc tế “hệ thống ô tô tự lái” được quy cách hoá và quyết định đưa ra vào năm 2016 bởi Hiệp hội các nhà kỹ thuật ô tô. Theo đó, ô tô tự lái được đưa ra định nghĩa với 5 mức độ khác nhau (Nguyễn Thị Phương Châu, 2020):

*Mức độ 0*, hoàn toàn không tự động hoá trong vận hành (người lái xe thực hiện toàn bộ nhiệm vụ vận hành xe) → Chủ thể giám sát, xử lý để việc vận hành xe an toàn thuộc về người lái xe.

*Mức độ 1*, hỗ trợ người lái xe (hệ thống thực hiện hỗ trợ nhiệm vụ vận hành xe liên quan đến một trong các thao tác như tiến – lùi hoặc trái – phải) → Chủ thể giám sát, xử lý để việc vận hành xe an toàn thuộc về người lái xe.

*Mức độ 2*, tự lái theo bộ phận chức năng (hệ thống thực hiện hỗ trợ nhiệm vụ vận hành nhưng bao gồm cả hai tiến – lùi, quay phải – trái mang tính chất thực hiện thao tác, ngoài bộ phận gia tốc, có thể tự lái bộ phận thắng phanh... → Chủ thể giám sát, xử lý để việc vận hành xe an toàn thuộc về người lái xe.

*Mức độ 3*, tự lái kèm theo điều kiện (hệ thống tự lái thực hiện nhiệm vụ vận hành toàn bộ nhưng hạn chế trong một số lĩnh vực, nội dung như thời gian, trong một số tình huống nhất định... Trong trường hợp sự vận hành của hệ thống gặp khó khăn, người lái xe

phải kịp thời tiếp nhận việc điều khiển xe khi có yêu cầu can thiệp từ hệ thống → Chủ thể giám sát, xử lý để việc vận hành xe an toàn thuộc về hệ thống (nhưng trong trường hợp việc thao tác do hệ thống gặp khó khăn thì chủ thể có nghĩa vụ giám sát là người lái xe).

*Mức độ 4*, tự lái mức độ cao (hệ thống thực hiện nhiệm vụ vận hành toàn bộ – có giới hạn. Trong trường hợp thao tác của hệ thống gặp khó khăn cũng không kỳ vọng sự đối phó của người lái → Chủ thể giám sát, xử lý để việc vận hành xe an toàn thuộc về hệ thống.

*Mức độ 5*, tự lái hoàn toàn (hệ thống thực hiện nhiệm vụ vận hành toàn bộ – không có giới hạn. Kỳ vọng không có người lái, tất cả những người trên xe đều được xem là hành khách → Chủ thể giám sát, xử lý để việc vận hành xe an toàn thuộc về hệ thống.

Xe ô tô tự lái với việc phân loại các mức độ như trên, khi đạt đến mức độ 4, 5 nếu làm phát sinh những trường hợp mắc lỗi và xảy ra hậu quả cho con người thì ai sẽ chịu trách nhiệm? Chủ sở hữu, người điều khiển, nhà sản xuất hay trí tuệ nhân tạo?

Hiện nay, trên thế giới có hai cách tiếp cận về tư cách pháp lý của AI như sau: (1) AI là một đối tượng của pháp luật, một số thực thể hữu hình có gắn AI như robot có thể được xem xét có quyền như con người, tuy nhiên số lượng quốc gia theo cách tiếp cận này rất ít; (2) AI là một đối tượng riêng biệt trong pháp luật và được kiểm soát bởi những quy định đặc biệt, các thực thể mang AI không được công nhận có quyền như một con người, bản chất là một tài sản, công cụ, hay sản phẩm (pháp luật chỉ quy định AI là một đối tượng được kiểm soát đặc biệt và có những quy định dành riêng để điều chỉnh các vấn đề phát sinh liên quan đến AI) (Luu Minh Sang, Trần Đức Thành, 2023).

Nếu theo quan điểm thứ hai về AI, tại Việt Nam, chúng ta cũng đã có những cơ sở pháp lý điều chỉnh được một số tranh chấp đơn giản khi đề cập đến chủ thể có trách nhiệm phải bồi thường thiệt hại trong trường hợp ứng dụng trí tuệ nhân tạo. Cụ thể, khoản 1 Điều 61 Luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa năm 2007 (sửa đổi, bổ sung năm 2018) có quy định: “1. Người sản xuất, người nhập khẩu phải bồi thường thiệt hại cho người bán hàng hoặc người tiêu dùng khi hàng hóa gây thiệt hại do lỗi của người sản xuất, người nhập khẩu không bảo đảm chất lượng hàng hóa, trừ trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 62 của Luật này. Việc bồi thường thiệt hại được thực hiện theo thỏa thuận giữa các bên có liên quan hoặc theo quyết định của tòa án hoặc trọng tài”. Khoản 3 Điều 584 Bộ luật Dân sự năm 2015 quy định: “Trường hợp tài sản gây thiệt hại thì chủ sở hữu, người chiếm hữu tài sản phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại, trừ trường hợp thiệt hại phát sinh theo quy định tại khoản 2 Điều này”. Tuy nhiên, giả sử AI bị lấy cắp và gây thiệt hại, việc xác định trách nhiệm bồi thường trong trường hợp như vậy sẽ thuộc về chủ sở hữu hay nhà sản xuất? Hoặc nếu suy nghĩ xa hơn khi lỗi thuộc về chính thực thể mang AI, không phải lỗi từ chủ sở hữu hay nhà sản xuất thì trách nhiệm được giải quyết như thế nào?

### **3. Quy định của pháp luật về xác định đối tượng bị xử phạt vi phạm hành chính và một số kiến nghị hoàn thiện trong trường hợp ứng dụng trí tuệ nhân tạo**

Những phân tích ở trên cho thấy, với những trường hợp phức tạp hơn – như trường hợp AI bị lấy cắp và gây thiệt hại, rõ ràng chúng ta chưa có quy định nào của pháp luật nói chung có thể dùng để giải quyết được những tranh chấp liên quan đến AI. Thực trạng đã nêu cũng cho thấy, pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính nói riêng hiện nay tại nước ta chưa có quy định cụ thể để xác định đối tượng bị xử phạt vi phạm hành chính trong trường hợp có ứng dụng trí tuệ nhân tạo. Cụ thể:

*Thứ nhất*, khoản 1 Điều 2 Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020) quy định: “Vi phạm hành chính là hành vi có lỗi do cá nhân, tổ chức thực hiện, vi phạm quy định của pháp luật về quản lý nhà nước mà không phải là tội phạm và theo quy định của pháp luật phải bị xử phạt vi phạm hành chính”. Cũng tại Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020) thuật ngữ xử phạt vi phạm hành chính được xác định: “Xử phạt vi phạm hành chính là việc người có thẩm quyền xử phạt áp dụng hình thức xử phạt, biện pháp khắc phục hậu quả đối với cá nhân, tổ chức thực hiện hành vi vi phạm hành chính theo quy định của pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính” (Quốc hội, 2020).

Như vậy, khi xác định vi phạm hành chính và việc xử phạt vi phạm hành chính, pháp luật hiện hành chỉ mới xác định chủ thể có vi phạm hành chính và bị xử phạt vi phạm hành chính là “cá nhân” và “tổ chức”, những thực thể mang AI chưa được xem là có những vi phạm hành chính và đối tượng bị xử phạt vi phạm hành chính.

*Thứ hai*, với quy định cụ thể về đối tượng bị xử phạt vi phạm hành chính cũng tương tự:

“1. Các đối tượng bị xử phạt vi phạm hành chính bao gồm:

a) Người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi bị xử phạt vi phạm hành chính về vi phạm hành chính do cố ý; người từ đủ 16 tuổi trở lên bị xử phạt vi phạm hành chính về mọi vi phạm hành chính.

Người thuộc lực lượng Quân đội nhân dân, Công an nhân dân vi phạm hành chính thì bị xử lý như đối với công dân khác; trường hợp cần áp dụng hình thức phạt tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn liên quan đến quốc phòng, an ninh thì người xử phạt đề nghị cơ quan, đơn vị Quân đội nhân dân, Công an nhân dân có thẩm quyền xử lý;

b) Tổ chức bị xử phạt vi phạm hành chính về mọi vi phạm hành chính do mình gây ra;

c) Cá nhân, tổ chức nước ngoài vi phạm hành chính trong phạm vi lãnh thổ, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam; trên tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam thì bị xử phạt vi phạm hành chính theo quy định của pháp luật Việt Nam, trừ trường hợp điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác” (Quốc hội, 2020).

*Thứ ba*, trên cơ sở Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020), khi xử phạt vi phạm hành chính đối với những hành vi cụ thể, quy định hiện hành tại các văn bản dưới luật cũng xác định đối tượng bị xử phạt phải là “cá nhân” hoặc “tổ chức”, do đó trường hợp vi phạm hành chính là AI, người có thẩm quyền xử phạt không thể xác định tư cách pháp lý của AI và những thực thể mang AI vì AI không phải là những chủ thể trong pháp luật như “cá nhân” hay “tổ chức”, theo đó không có quyền và nghĩa vụ như một con người. Chẳng hạn như:

Khoản 4 Điều 4 Nghị định số 117/2020/NĐ-CP ngày 28/9/2020 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực y tế quy định: “Mức phạt tiền tối đa đối với hành vi vi phạm hành chính về khám bệnh, chữa bệnh, dược, mỹ phẩm và trang thiết bị y tế là 100.000.000 đồng đối với cá nhân và 200.000.000 đồng đối với tổ chức”. Như vậy, trường hợp bác sĩ sử dụng AI để thực hiện khám bệnh, chữa bệnh cho bệnh nhân, có gây thiệt hại cho bệnh nhân mà không phải là tội phạm, giả sử lỗi được xác định thuộc về AI,

câu hỏi đặt ra là ai sẽ bị xử phạt trong trường hợp này? Công ty sản xuất ra AI, bệnh viện nơi bác sĩ công tác, bác sĩ hay AI? Như vậy, đối tượng bị xử phạt ở đây có thể là cá nhân (bác sĩ) hoặc tổ chức (công ty sản xuất, bệnh viện nơi bác sĩ công tác) và AI.

Điều 5 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt (Chính phủ, 2022) quy định về xử phạt người điều khiển xe ô tô và các loại xe tương tự xe ô tô vi phạm quy tắc giao thông đường bộ. Như vậy, với cơ sở pháp lý này, giả sử có trường hợp ô tô tự lái theo mức độ 4, 5 được quy cách hoá và quyết định đưa ra vào năm 2016 bởi Hiệp hội các nhà kỹ thuật ô tô gây thiệt hại mà không phải là tội phạm thì ai sẽ bị xử phạt vi phạm hành chính? Chủ sở hữu, người điều khiển, nhà sản xuất hay trí tuệ nhân tạo? Ngoài ra, việc sử dụng thuật ngữ “người” trong quy định rõ ràng cũng không đề cập đến chủ thể là AI. Với mức độ tự lái như mức độ 3 (tự lái một phần), việc xác định trách nhiệm pháp lý cũng khá phức tạp.

Trong pháp luật của một số quốc gia, chẳng hạn như tại Đức, thực trạng xử lý cho trường hợp ô tô tự lái gây thiệt hại đang có khuynh hướng dần trở thành nguyên tắc đó là: Chủ thể chịu trách nhiệm là nhà sản xuất. Nhưng có điểm cần lưu ý, đối với trường hợp ô tô tự lái một phần (mức độ 3), cũng có khả năng nguyên nhân của sự cố tồn tại song song lỗi của người điều khiển và khuyết tật trong hệ thống thiết kế của nhà sản xuất, hoặc có sự cố va chạm giữa hai xe tự lái hoàn toàn, việc đoán định liên quan đến nghĩa vụ lập chứng nguyên nhân sự cố và lỗi là một trong những vấn đề cực kỳ phức tạp. Pháp luật Đức đặt ra những vấn đề như thu thập, bảo quản, giữ gìn dữ liệu trước và sau sự cố (Chính phủ, 2022).

Từ những phân tích về thách thức pháp lý nói chung khi xuất hiện trí tuệ nhân tạo cũng như thực trạng pháp luật tại Việt Nam nói riêng trong lĩnh vực xử phạt vi phạm hành chính, tác giả cho rằng chúng ta đang có những chậm trễ nhất định trong việc chuẩn bị những giải pháp về mặt pháp lý cho tương lai AI sẽ phát triển mạnh mẽ tại Việt Nam; việc hoàn thiện, xây dựng các quy định pháp lý để điều chỉnh về AI là rất cần thiết. Trong giới hạn của chủ đề nghiên cứu và quan điểm cá nhân của mình, tác giả cho rằng để xác định chính xác đối tượng bị xử phạt vi phạm hành chính trường hợp ứng dụng trí tuệ nhân tạo vẫn phụ thuộc yếu tố “lỗi” là của chủ thể nào. Vì vậy, tác giả có một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật như sau:

*Một là*, mặc dù có sự khác nhau khi xác định lỗi hay mức độ vi phạm trường hợp có ứng dụng AI song chúng ta cần có sự thống nhất trong việc xác định tư cách pháp lý, bản chất pháp lý của AI là một đối tượng của pháp luật hay là một đối tượng riêng biệt trong pháp luật và cần được kiểm soát bởi những quy định đặc biệt hơn so với đối tượng quen thuộc hiện nay là “cá nhân” và “tổ chức”.

*Hai là*, cần bổ sung đối tượng bị xử phạt vi phạm hành chính là thực thể mang AI ngoài đối tượng là “cá nhân”, “tổ chức” trong Luật Xử lý vi phạm hành chính. Đồng thời trong mỗi lĩnh vực xử phạt vi phạm hành chính cần có quy định riêng về đối tượng cụ thể bị xử phạt (nhà sản xuất, chủ sở hữu, người chiếm hữu hợp pháp và trái phép AI và thực thể mang AI).

*Ba là*, cần có sự giải thích rõ ràng về AI và phân loại AI được sử dụng trong mỗi lĩnh vực nhất định (ở đây là từng lĩnh vực xử phạt vi phạm hành chính), chẳng hạn robot sử dụng trong khám, chữa bệnh cho bệnh nhân là robot nhận thức hay robot lập trình? hệ thống ô tô tự lái có những mức độ tự lái như thế nào?... Vì mỗi một lĩnh vực sẽ có những ứng dụng khác nhau của AI.

*Bốn là, cần có quy định cụ thể về việc sản xuất, nhập khẩu và sử dụng các thực thể mang AI. Chúng ta cũng cần có bộ quy tắc về kỹ thuật và đạo đức cho nhà sản xuất AI trong nước nhằm ngăn chặn đến mức thấp nhất những rủi ro về mặt pháp lý khi lỗi trong quá trình sử dụng thuộc về chính thực thể mang AI. Ngoài ra, theo kinh nghiệm pháp luật của Đức, chúng ta cần có những quy định chặt chẽ trong việc thu thập, bảo quản, giữ gìn dữ liệu trước và sau sự cố trong có lĩnh vực liên quan đến AI.*

#### 4. Kết luận

Khi xuất hiện một hiện tượng xã hội mới, hệ thống pháp luật cần có sự thích ứng là điều hiển nhiên và cấp thiết. Mặc dù biết AI là một hiện tượng không dễ dàng giải quyết song với nền tảng pháp luật hiện có, tác giả tin rằng chúng ta có khả năng đáp ứng được những thách thức pháp lý mà AI mang lại bên cạnh những động lực tích cực cho sự phát triển kinh tế. Tác giả đồng tình với quan điểm, AI là một đối tượng riêng biệt trong pháp luật và phải được kiểm soát bởi những quy định đặc biệt. Trong lĩnh vực xử phạt vi phạm hành chính nói riêng, để xác định chính xác đối tượng bị xử phạt vi phạm hành chính trường hợp ứng dụng trí tuệ nhân tạo quan trọng nhất vẫn là phụ thuộc vào yếu tố “lỗi” thuộc về chủ thể nào từ kiến nghị nêu trên và hiện nay những quy định chặt chẽ trong việc thu thập, bảo quản, giữ gìn dữ liệu trước và sau sự cố trong có lĩnh vực liên quan đến AI là điều cần phải được thực hiện sớm nhất.

#### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Chính phủ (2019). Nghị định của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt. Số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019.
- [2] Chính phủ (2020). Nghị định của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực y tế. Số 117/2020/NĐ-CP ngày 28/9/2020.
- [3] Chính phủ (2022). Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; hàng không dân dụng. Số 123/2021/NĐ-CP ngày 01/01/2022.
- [4] Lưu Minh Sang, Trần Đức Thành (2023). Trí tuệ nhân tạo và những thách thức pháp lý. *Tạp chí Khoa học và Công nghệ*. <https://vjst.vn/vn/tin-tuc/3303/tri-tue-nhan-tao-va-nhung-thach-thuc-phap-ly.aspx>.
- [5] Nguyễn Phúc Thành (2017). *Tìm hiểu Luật Hành chính*. NXB Hồng Đức.
- [6] Nguyễn Thị Phương Châm (2020). Bồi thường thiệt hại do ô tô tự lái gây ra trong pháp luật Đức và Nhật Bản. *Tạp chí Khoa học Đại học Quốc gia Hà Nội*, số 4.
- [7] Quốc hội (2015). Bộ luật Dân sự năm 2015. Số 91/2015/QH13, ngày 24/11/2015.
- [8] Quốc hội (2018). Luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa năm 2007 (sửa đổi, bổ sung năm 2018). Số 30/VBHN-VPQH, ngày 10/12/2018.
- [9] Quốc hội (2020). Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020). Số 67/2020/QH14, ngày 13/11/2020.
- [10] Võ Công Khôi (2023). Sử dụng trí tuệ nhân tạo trong quản lý nhà nước ở Việt Nam. *Tạp chí Pháp luật và thực tiễn*, số 53.