

# HOÀN THIỆN VÀ THỰC THI PHÁP LUẬT TRONG CUỘC CÁCH MẠNG 4.0 NHÌN TỪ VỤ ÁN VINASUN KIỆN GRAB

TS.LS. Lưu Tiến Dũng<sup>48</sup>, ThS.LS. Trịnh Ngọc Ánh Phương<sup>49</sup>

**Tóm tắt:** Bài viết này phân tích các vấn đề và thách thức pháp lý được đặt ra đối với việc hoàn thiện và thực thi pháp luật trong cuộc cách mạng 4.0 nhìn từ góc độ một vụ kiện chưa có tiền lệ giữa VinaSun và Grab. Từ vụ kiện ồn ào này cho thấy có sự lúng túng và trái chiều trong nhận thức, năng lực lập pháp và thực thi pháp luật trước những đòi hỏi của cuộc cách mạng 4.0. Cũng từ vụ kiện này đòi hỏi cần phải nghiêm túc xem xét lại nhận thức và năng lực của các cơ quan hành pháp về ảnh hưởng của cuộc cách mạng 4.0 đối với sự phát triển kinh tế, đời sống xã hội hiện tại cũng như cần nghiêm túc xem xét lại quyền năng tư pháp và hệ lụy của sự can thiệp tư pháp đối với những vấn đề pháp lý còn bỏ ngỏ đối với cuộc CMCN 4.0.

**Từ khóa:** VinaSun kiện Grab; can thiệp tư pháp đối với CMCN 4.0; vấn đề pháp lý đặt ra trong CMCN 4.0; quyền tư pháp đối với cuộc CMCN 4.0.

## 1. Đặt vấn đề

Cuộc Cách mạng Công nghiệp 4.0 (CMCN 4.0) đang diễn ra sôi nổi, mạnh mẽ tại nhiều nước trên thế giới, trong đó có Việt Nam.

Theo Gartner, CMCN 4.0 (hay Cách mạng Công nghiệp lần thứ Tư) xuất phát từ khái niệm "Industrie 4.0" trong một báo cáo của Chính phủ Đức năm 2013. "Industrie 4.0" kết nối các hệ thống và cơ sở sản xuất thông minh để tạo ra sự hội tụ kỹ thuật số giữa công nghiệp, kinh doanh, chức năng và quy trình bên trong. Còn Klaus Schwab, người sáng lập và Chủ tịch điều hành Diễn đàn Kinh tế thế giới, đã đưa ra khái niệm đơn giản hơn về Cách mạng Công nghiệp 4.0 như sau: "*Cách mạng công nghiệp đầu tiên sử dụng năng lượng nước và hơi nước để cơ giới hóa sản xuất. Cuộc cách mạng lần 2 diễn ra nhờ ứng dụng điện năng để sản xuất hàng loạt. Cuộc cách mạng lần 3 sử dụng điện tử và công nghệ thông tin để tự động hóa sản xuất. Bây giờ, cuộc Cách mạng Công nghiệp Thứ tư đang nảy nở từ cuộc cách mạng lần ba, nó kết hợp các công nghệ lại với nhau, làm mờ ranh giới giữa vật lý, kỹ thuật số và sinh học*".<sup>50</sup>

Tại Việt Nam, Chính phủ và các doanh nghiệp Việt Nam cũng đang thúc đẩy tiến trình tiếp cận CMCN 4.0. Tại Diễn đàn cấp cao và triển lãm quốc tế về Công nghiệp 4.0 tổ chức tại Hà Nội vào tháng 7 năm 2018, Thủ tướng Nguyễn

<sup>48</sup> TS, Luật sư thành viên Công ty Luật TNHH YKVN, Ủy viên Ban thường vụ, Chủ nhiệm Ủy ban quan hệ quốc tế Liên đoàn luật sư Việt Nam, Trọng tài viên, Hòa giải viên Trung tâm Trọng tài quốc tế Việt Nam.

<sup>49</sup> Ths. Luật sư Công ty Luật TNHH YKVN. Bài viết này thể hiện quan điểm cá nhân của các tác giả.

<sup>50</sup> Cách mạng Công nghiệp 4.0 là gì? <https://news.zing.vn/cach-mang-cong-nghiep-40-la-gi-post750267.html>

Xuân Phúc đã phát biểu rằng cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư (việc ứng dụng khoa học công nghệ để hỗ trợ sản xuất và dịch vụ) là xu hướng không thể thay đổi và trì hoãn.<sup>51</sup> Cũng tại Diễn đàn này, Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư Nguyễn Chí Dũng khẳng định, CMCN 4.0 có thể giúp GDP của Việt Nam tăng thêm 8 - 18 tỷ USD mỗi năm.<sup>52</sup> Tại hội nghị thường niên Diễn đàn Kinh tế Thế giới (WEF) diễn ra từ ngày 22 đến 25 tháng 01 năm 2019 tại Davos (Thụy Sĩ) có chủ đề “Toàn cầu hóa 4.0: Định hình cấu trúc toàn cầu trong thời đại cách mạng công nghiệp lần thứ 4”, Việt Nam và WEF đã ký kết thỏa thuận hợp tác xây dựng trung tâm cách mạng công nghiệp 4.0 tại Việt Nam như là bước tiến trong quá trình thúc đẩy CMCN 4.0 diễn ra sâu rộng hơn tại Việt Nam.

Trên thực tế, CMCN 4.0 đã xâm nhập vào Việt Nam trong những năm gần đây và đặt ra nhiều cơ hội, thách thức trong quá trình xây dựng, hoàn thiện và thực thi pháp luật. Cụ thể, trong lĩnh vực vận tải, CMCN 4.0 đã được áp dụng có hiệu quả tại Việt Nam bằng việc hàng loạt các công ty công nghệ đầu tư vào Việt Nam. Tuy nhiên, với khuôn khổ pháp lý còn chưa đầy đủ đã dẫn đến những tranh cãi không đáng có, kể cả các vụ kiện tại Tòa án nhân dân mà điển hình là vụ kiện giữa VinaSun và Grab.

Trong bài viết này, chúng tôi dùng vụ kiện Vinasun và Grab để đưa ra những quan điểm về vấn đề xây dựng, hoàn thiện và thực thi pháp luật trong CMCN 4.0. Các thông tin được sử dụng trong bài viết này được trích dẫn từ những nguồn đã được công khai tại phiên tòa hoặc trên các phương tiện thông tin đại chúng.

## **2. Khuôn khổ pháp luật chưa sẵn sàng cho cuộc cách mạng 4.0**

Grab là một đơn vị tiên phong trong việc sử dụng công nghệ để kết nối trong vận tải hành khách. Ứng dụng kết nối điện tử mang tính cách mạng của Grab đã được sử dụng để thực hiện hơn một tỷ chuyến đi tại Đông Nam Á, góp phần cải thiện xã hội bằng cách giúp giảm tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm và chi phí vận tải, đồng thời cung cấp cho người dân một dịch vụ an toàn, thuận tiện và nhanh chóng.

Vào năm 2015, Chính phủ Việt Nam sau khi nhận thấy các ưu điểm nêu trên đã hoan nghênh Grab đầu tư vào Việt Nam. Tuy nhiên, tại thời điểm đó, không có bất kỳ khung pháp lý nào, kể cả Nghị định số 86/2014/NĐ-CP của Chính phủ ngày 10 tháng 9 năm 2014 về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải (Nghị định 86), điều chỉnh hoạt động đầu tư có sử dụng công nghệ hoàn toàn mới này.

Chính vì vậy, sau khi tham khảo ý kiến của các bộ, ngành và cơ quan khác nhau từ trung ương đến địa phương và Tờ trình của Bộ Giao thông Vận tải (Bộ

<sup>51</sup> Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc: Cách mạng công nghiệp 4.0 là cơ hội tốt để Việt Nam đào chiều về đầu tư thương mại! <http://cafef.vn/thu-tuong-nguyen-xuan-phuc-cach-mang-cong-nghiep-40-la-co-hoi-tot-de-viet-nam-dao-chieu-ve-dau-tu-thuong-mai-2018071315094522.chn>

<sup>52</sup> CMCN 4.0 có thể kéo GDP Việt Nam tăng thêm 8 - 18 tUSD/năm. <https://vietnambiz.vn/cmcn-40-co-the-keo-gdp-viet-nam-tang-them-8-18-ty-usdnam-62000.html>

### **3. Những vấn đề đặt ra khi khuôn khổ pháp lý còn thiếu cho CMCN 4.0**

VinaSun, một công ty taxi truyền thống, đã nhận thấy công nghệ mang tính cách mạng của Grab như một mối đe dọa đối với sự thống trị lâu dài của nền công nghiệp taxi truyền thống nên đã khởi kiện Grab. Giữa năm 2017, VinaSun đã khởi kiện Grab trong một vụ kiện dưới danh nghĩa “yêu cầu bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng”.

VinaSun yêu cầu Grab thanh toán khoản tiền bồi thường thiệt hại 41.218.896.128 đồng là “phần mất lợi nhuận” của năm 2016 và hai quý đầu năm 2017 do việc xâm nhập thị trường của Grab. VinaSun đề nghị Tòa án: (i) định danh hoạt động của Grab tại Việt Nam là hoạt động kinh doanh vận tải, taxi; và từ đó (ii) tuyên bố Grab vi phạm pháp luật về giao thông vận tải và Đề án thí điểm vì Grab đã không đáp ứng các điều kiện kinh doanh vận tải, taxi như các doanh nghiệp kinh doanh taxi truyền thống, ví dụ phải có biển hiệu “Taxi” hoặc “Xe hợp đồng”, phải có khẩu hiệu “Tính mạng con người là trên hết” v.v... Từ đó, VinaSun đề nghị Tòa án kiến nghị các cơ quan quản lý nhà nước cần quản lý Grab như là một doanh nghiệp kinh doanh vận tải, taxi.

Hàng loạt vấn đề pháp lý được đặt ra từ yêu cầu khởi kiện của VinaSun. Dưới đây chỉ là một số vấn đề:

(i) Cơ quan hành pháp hay cơ quan tư pháp có quyền định danh một ngành nghề mới – kết quả của cuộc CMCN 4.0 như ngành nghề kinh doanh của Grab?

(ii) Doanh nghiệp kinh doanh truyền thống có quyền khởi kiện đối với một doanh nghiệp khác sử dụng kết quả của cuộc CMCN 4.0 vì doanh nghiệp đó tham gia thị trường làm ảnh hưởng đến kinh doanh của doanh nghiệp truyền thống?

(iii) Tòa án có quyền can thiệp vào hoạt động quản lý, điều hành chính sách vĩ mô và vi mô của các cơ quan hành pháp trong việc xác định tuân thủ pháp luật và quản lý kinh doanh?

(iv) Khi khuôn khổ pháp lý chưa hoàn thiện để điều chỉnh hoạt động kinh doanh trong thời đại 4.0 thì việc định danh hoạt động kinh doanh đó có dựa trên khuôn khổ pháp lý hiện tại hay không? Nếu câu trả lời là có thì hệ quả nào sẽ xảy ra đối với cuộc cách mạng 4.0?

### **4. Sự lúng túng của hoàn thiện pháp luật và phản ứng của xã hội**

Hiện nay, trong hệ thống quy phạm pháp luật có Nghị định 86 và Thông tư 63 quy định về kinh doanh, điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

Điều 7 Nghị định 86 quy định về kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng như sau:

“1. Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng là kinh doanh vận tải không theo tuyến cố định và được thực hiện theo hợp đồng vận tải bằng văn bản giữa đơn vị kinh doanh vận tải và người thuê vận tải.

2. Khi thực hiện vận tải hành khách theo hợp đồng, lái xe phải mang theo bản chính hoặc bản sao hợp đồng vận tải và danh sách hành khách có xác nhận của đơn vị vận tải (trừ xe phục vụ đám tang, đám cưới).”

Điều 44 Thông tư 63, hoạt động kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng phải đáp ứng các điều kiện sau:

“1. Niêm yết: tên và số điện thoại của đơn vị kinh doanh vận tải ở phần đầu mặt ngoài hai bên thân xe hoặc hai bên cánh cửa xe.

Niêm yết ở vị trí lái xe để nhận biết khi điều khiển phương tiện khẩu hiệu: “Tính mạng con người là trên hết” theo mẫu quy định tại Phụ lục 10 Thông tư này.

2. Số lượng, chất lượng, cách bố trí ghế ngồi trong xe phải đảm bảo đúng theo thiết kế của xe.

3. Trên xe có trang bị dụng cụ thoát hiểm, bình chữa cháy còn sử dụng được và còn hạn theo quy định.

4. Có phù hiệu “XE HỢP ĐỒNG” theo mẫu quy định tại Phụ lục 21 của Thông tư này.”

Điều 45 Thông tư 63 quy định về tổ chức và quản lý hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng như sau:

“1. Các đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và lái xe chỉ được đón, trả khách tại các địa điểm đã ghi trong hợp đồng và thu cước vận tải theo giá trị hợp đồng đã ký kết; không được bán vé, thu tiền, xác nhận đặt chỗ cho từng hành khách đi xe dưới mọi hình thức.

2. Hợp đồng vận chuyển hành khách được ký kết giữa đơn vị kinh doanh vận tải với tổ chức, cá nhân có nhu cầu thuê cả chuyến xe. Đối với mỗi chuyến xe đơn vị kinh doanh vận tải chỉ được ký kết 01 hợp đồng vận chuyển khách.

Hợp đồng vận chuyển hành khách phải có các nội dung cơ bản sau: thời gian thực hiện hợp đồng; địa chỉ nơi đi, nơi đến; hành trình chạy xe chiều đi và chiều về (trong đó ghi rõ điểm khởi hành, lộ trình, các điểm đón, trả khách trên cả hai chiều, điểm kết thúc hành trình); số lượng hành khách; giá trị hợp đồng; các quyền lợi của hành khách và các dịch vụ phục vụ hành khách trên hành trình.[...]

4. Khi vận chuyển hành khách theo hợp đồng, lái xe phải mang theo hợp đồng vận chuyển và danh sách hành khách theo mẫu quy định tại Phụ lục 22 của Thông tư này (không áp dụng nội dung quy định tại khoản này đối với xe phục vụ lễ cưới, hỏi, tang lễ, xe phục vụ nhiệm vụ an ninh, quốc phòng).”

Tuy nhiên như đã đề cập ngay từ đầu, hoạt động kinh doanh của Grab tại Việt Nam đã được cho phép và điều chỉnh bởi Đề án thí điểm theo Quyết định 24. Quyết định 24 đã quy định khung pháp lý cho hoạt động của Grab tại Việt Nam. Do đó, hoạt động kinh doanh của Grab không thuộc phạm vi điều chỉnh của Nghị định 86 và Thông tư 63 nêu trên.

Như vậy, hoạt động kinh doanh của Grab sẽ không phải tuân theo những điều kiện quy định tại Nghị định 86 và Thông tư 63 như các đơn vị kinh doanh taxi truyền thống phải làm, nghĩa là Grab sẽ không phải (i) niêm yết tên và số điện thoại của đơn vị kinh doanh vận tải ở phần đầu mặt ngoài hai bên thân xe hoặc hai bên cánh cửa xe; (ii) niêm yết ở vị trí lái xe để nhận biết khi điều khiển phương tiện khẩu hiệu “Tính mạng con người là trên hết”; (iii) đề phù hiệu “XE HỢP ĐỒNG”; (iv) có bản chính hoặc bản sao hợp đồng, danh sách hành khách đi xe; (v) sử dụng GrabShare cho nhiều người trong cùng một chuyến xe; (vi) đáp ứng các điều kiện về hợp đồng vận chuyển hành khách; (vii) ký kết hợp đồng lao động với các lái xe; (viii) đóng bảo hiểm xã hội, thất nghiệp, y tế cho các lái xe v.v. Những điều đó đã tạo nên những lợi thế cho Grab: giá cước của Grab rẻ hơn taxi truyền thống, dịch vụ tốt hơn. Chính hiệu quả kinh doanh đó đã làm tăng lợi thế cạnh tranh trong môi trường kinh doanh dịch vụ taxi như hiện nay.

Trước thực tế đó, Bộ GTVT đã soạn thảo nhiều dự thảo nghị định thay thế Nghị định 86. Có dự thảo quy định điều chỉnh hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp như Grab là kinh doanh “taxi công nghệ” với các điều kiện khác áp dụng đối với kinh doanh “taxi truyền thống”. Tuy nhiên, vào tháng 8 năm 2018, Tổ công tác của Chính phủ, sau khi rà soát và kiểm tra hồ sơ của Bộ GTVT trình Chính phủ, trong văn bản báo cáo Thủ tướng cho rằng: “[...] sự khác nhau hiện nay giữa loại hình Grab, Uber và taxi truyền thống là Grab, Uber đã ứng dụng phần mềm điều hành thay thế phương pháp điều hành truyền thống (như sử dụng bộ đàm, điện thoại), đổi mới công tác quản-lý, quản trị. Do đó, giá cước của loại hình này giảm hơn so với taxi truyền thống. Nhưng đây là hiệu quả kinh doanh làm tăng lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp, chứ không phải vì như vậy mà gọi là loại hình “hợp đồng điện tử” để không chịu sự quản lý như một loại hình vận tải taxi”.

Chưa hết, trong văn bản báo cáo Thủ tướng, Tổ công tác nêu thực tế, nhiều hãng taxi truyền thống đều đã sử dụng phần mềm tương tự như Grab, Uber trong việc kết nối, đặt xe, hủy chuyến, tính cước phí, lộ trình, những hãng taxi này không được gọi là loại hình taxi nữa mà thuộc “hợp đồng điện tử”. “Hợp đồng điện tử chỉ là phương thức, cách thức giao kết hợp đồng, kết nối gọi taxi mà thôi chứ không phải là loại hình vận tải (như tuyến cố định, taxi...). Do đó, Grab, Uber cần có các quy định chặt chẽ, chịu sự quản lý như taxi và không thể gọi đó là loại hình “Hợp đồng điện tử” để làm phát sinh thêm loại hình vận tải gọi là “hợp đồng điện tử” mà không có trong quy định của Luật Giao thông đường bộ.

Tiếp thu những ý kiến nêu trên của Tổ công tác, vào tháng 10 năm 2018, trong văn bản báo cáo Thủ tướng Chính phủ về nghiên cứu tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý và hoàn thiện lại dự thảo Nghị định thay thế Nghị định 86, Bộ GTVT đồng thuận với phương án xe chở khách dưới 9 chỗ có ứng dụng phần mềm tiêu biểu như Grab sẽ được quản lý như xe taxi.

Ý kiến này của Bộ GTVT đã gặp phải sự phản đối của nhiều chuyên gia và các đơn vị cung ứng phần mềm, trong đó có Grab. Cụ thể là không thể định danh Grab như một doanh nghiệp taxi truyền thống. Mô hình kinh doanh Grab ra đời là một mô hình hoàn toàn mới, áp dụng thành quả của CMCN 4.0 nên cần phải có một khuôn khổ pháp lý mới để quản lý. Nếu áp dụng các quy định của pháp luật hiện nay, bó hẹp Grab như một doanh nghiệp kinh doanh taxi thì phải chăng các cơ quan quản lý Nhà nước đã triệt tiêu những thành quả của CMCN 4.0, trái với những phương hướng phát triển đất nước mà Chính phủ đã đề ra như đề cập ở phần đầu.

Theo bà Nguyễn Minh Thảo, Trưởng ban Môi trường kinh doanh và Năng lực cạnh tranh, Viện Quản lý kinh tế T.Ư (CIEM) cho rằng: *“Trong mô hình taxi truyền thống và taxi công nghệ, nên ủng hộ cái mới bởi nếu vì ATGT thì kiểm định lại các xe một cách công bằng, còn nếu là vấn đề thuế, cơ quan thuế phải nghĩ ra công cụ để kiểm soát. Nếu chúng ta không kiểm soát được mà lại ép cái mới theo khuôn khổ cái cũ là chưa phù hợp. Bởi thị trường là cạnh tranh, là phá hủy và sáng tạo. Xu thế mới không thể dựa vào cách cũ để quản lý.”*<sup>55</sup>

Tiến sỹ Lương Hoài Nam cũng có ý kiến về việc này như sau: *“Nếu tòa xử cho Vinasun thắng kiện Grab thì đó sẽ là một cái tát vào mặt môi trường, văn hoá kinh doanh nói chung, vào chủ trương phát triển Công nghiệp 4.0 nói riêng ở nước ta.”* Cũng theo Tiến sỹ Lương Hoài Nam, nếu Vinasun thắng kiện Grab, mọi nền tảng Online đều có thể bị kiện vì cái Online nào cũng lấy mất miếng bánh của cái Offline. *“Grab là công ty công nghệ, cung cấp kết nối giữa người vận tải và khách hàng. Nó không phải doanh nghiệp taxi hay bất kỳ doanh nghiệp vận tải nào khác. Nó không có phương tiện vận tải, chẳng có lái xe. Đánh tráo khái niệm, gọi Grab là “doanh nghiệp vận tải” chẳng khác nào gọi các công ty nước ngoài đang cung cấp hệ thống bán vé máy bay ở Việt Nam là các “hãng hàng không”. Một doanh nghiệp kém cỏi có thể chết, nhưng không thể vì nó mà giết chết một môi trường kinh doanh, một môi trường kiến tạo phát triển, một văn minh.”*

### **5. Các cơ quan tư pháp, thực thi pháp luật cũng phản ứng lúng túng và trái chiều với các vấn đề pháp lý đặt ra trong CMCN 4.0**

Vụ kiện giữa Vinasun và Grab kéo dài hơn một năm rưỡi đã thu hút sự quan tâm của đông đảo người dân và các cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Điều đáng chú ý đây là một trong những vụ kiện dân sự hy hữu có thời gian xét xử kéo dài tới 12 ngày và hoãn đi hoãn lại nhiều lần.

Tại thời điểm của bài viết này, vụ kiện đã được Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh xét xử sơ thẩm xong. Grab kháng cáo. Viện Kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh và cả Viện Kiểm sát nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí

<sup>55</sup> Từ vụ Vinasun kiện Grab: Đừng bắt “mới phải theo cũ” <https://baomoi.com/tu-vu-vinasun-kien-grab-dung-bat-moi-phai-theo-cu/c/28408647.epi>

Minh kháng nghị. Quan điểm của Tòa án cấp sơ thẩm (Tòa án) là ủng hộ VinaSun, còn quan điểm của Viện Kiểm sát ban đầu ủng hộ tuyệt đối VinaSun rồi dần dần chuyển 90 độ ủng hộ một nửa và sau khi Tòa án ra bản án thì chuyển 180 độ ủng hộ hoàn toàn Grab.

### 5.1. Quan điểm của Tòa án đối với vụ kiện này

Theo Bản án sơ thẩm ngày 28 tháng 12 năm 2018 của Tòa án nhân dân thành phố Hồ Chí Minh (Tòa án cấp sơ thẩm), Hội đồng xét xử của Tòa án cấp sơ thẩm cho rằng có đủ chứng cứ chứng minh Grab đã vi phạm nghiêm trọng pháp luật Việt Nam về kinh doanh vận tải và vi phạm các quy định được nêu trong Đề án thí điểm.

Cụ thể, Grab không chỉ là đơn vị cung ứng phần mềm kết nối như đã giải trình với các cơ quan chức năng của Việt Nam, của Tòa án. Thực tế, Grab đã trực tiếp kinh doanh, trực tiếp điều hành xe; chỉ định tài xế đón khách, quyết định giá bán, điều chỉnh tăng/giảm giá bán, tổ chức thực hiện các chương trình khuyến mãi cho khách hàng sử dụng các loại hình của Grab; thưởng điểm cho tài xế chạy nhiều chuyến nhằm chiêu mộ, thu hút lái xe; xử phạt các tài xế có hành vi vi phạm quy chế do Grab đặt ra. Grab còn trực tiếp mua bảo hiểm tai nạn dân sự tự nguyện cho lái xe nhằm thực hiện trách nhiệm của đơn vị quản lý xe với lái xe và hành khách.

Ngoài ra, Grab còn vi phạm hàng loạt các quy định của Đề án thí điểm như các vi phạm hành chính như: (i) vi phạm về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô mà không có đăng ký kinh doanh, giấy phép kinh doanh vận tải; (ii) vi phạm về không có danh sách, hợp đồng vận chuyển; (iii) vi phạm về không có phù hiệu; (iv) vi phạm về không niêm yết tên, số điện thoại đơn vị; (v) xử phạt chủ phương tiện vi phạm an toàn giao thông; (vi) không niêm yết theo quy định trên xe ô tô chờ hành khách về khẩu hiệu “Tính mạng con người là trên hết”; và (vii) các vi phạm khác.

Do vậy, theo quan điểm của Tòa án cấp sơ thẩm, việc VinaSun khởi kiện cho rằng trong thời gian qua, Grab đã thực hiện các hoạt động kinh doanh vận tải taxi nhưng không chấp hành các quy định của pháp luật và sử dụng các lợi thế từ việc vi phạm pháp luật để kinh doanh gây thiệt hại cho VinaSun là có căn cứ.

Đối với yêu cầu bồi thường thiệt hại, Tòa án cấp sơ thẩm cho rằng:

(i) Grab có hành vi trái pháp luật, cụ thể Grab hoạt động như một doanh nghiệp kinh doanh vận tải taxi là kinh doanh không đúng Đề án thí điểm, vi phạm nghiêm trọng quy định về khuyến mại.

(ii) Có đủ cơ sở để xác định thiệt hại của VinaSun là có thật và trong phần thiệt hại này có nguyên nhân là do Grab gây ra.

(iii) Về mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật của Grab và thiệt hại của VinaSun, Tòa án cấp sơ thẩm cho rằng khi gia nhập vào Việt Nam, Grab không tạo ra thị trường mới mà bằng hành vi vi phạm pháp luật trong kinh doanh

vận tải taxi đã tạo ra sự dịch chuyển doanh thu, khách hàng, lao động từ VinaSun qua Grab gây thiệt hại thực tế cho VinaSun. Theo đó, đối với thiệt hại phát sinh do xe nằm bãi không kinh doanh của VinaSun, có đủ yếu tố xác định Grab hoạt động kinh doanh vận tải taxi là vi phạm pháp luật, có lỗi, đã chứng minh được mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật của Grab và thiệt hại của VinaSun do xe nằm bãi nên có mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật và thiệt hại. Đối với phần giảm giá trị vốn hóa thị trường của VinaSun thì còn có nhiều yếu tố khách quan và chủ quan của VinaSun và của nhà đầu tư nên không thể tách bạch được phần thiệt hại nào do Grab gây ra và phần thiệt hại nào do các yếu tố khác.

Do đó, Tòa án cấp sơ thẩm đã chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của VinaSun đối với số tiền 4.851.946.518 đồng và không chấp nhận yêu cầu của VinaSun với số tiền 36.366.949.610 đồng.

Đồng thời, Tòa án cấp sơ thẩm cũng kiến nghị các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền cần xây dựng lại khung pháp lý về việc quản lý các loại hình kinh doanh vận tải nhằm tạo ra sự công bằng, bình đẳng cho những đơn vị tham gia hoạt động vận tải hành khách; tăng cường giám sát về giá cước và các chương trình khuyến mãi, đảm bảo những chính sách hạn chế số lượng xe ô tô đang hoạt động theo mô hình dịch vụ mới này nhằm giảm bớt lưu lượng xe, tránh gây ách tắc giao thông, nhất là ở các thành phố lớn. Ngoài ra, Nhà nước cũng cần đầu tư, khuyến khích cho các doanh nghiệp gia nhập vào hình thức dịch vụ taxi mới như Grab nhằm chống độc quyền, bảo vệ người tiêu dùng, bảo vệ người lao động và lái xe. Đồng thời, các loại hình hoạt động dịch vụ taxi truyền thống như VinaSun cũng cần cải thiện dịch vụ và áp dụng công nghệ mới để cắt giảm chi phí quản lý, giảm giá thành, tạo điều kiện cạnh tranh trên thị trường theo xu thế của thời đại công nghệ số.

Như vậy, đối với các vấn đề pháp lý đặt ra, Tòa án đã có quan điểm rằng Tòa án được phép định danh hoạt động kinh doanh của Grab, có nghĩa là bất kỳ hoạt động kinh doanh nào là kết quả của cuộc CMCN 4.0, theo ngành nghề kinh doanh truyền thống hiện hữu, và từ đó mở xẻ và phán xem hoạt động kinh doanh mới đó có tuân thủ các quy định của pháp luật hiện hành đang áp dụng đối với hoạt động kinh doanh truyền thống không. Một kết luận khác của Tòa án cũng rất đáng lưu tâm là Tòa án đã đưa ra một thông điệp rằng khi một doanh nghiệp mới gia nhập thị trường với kết quả của cuộc CMCN 4.0 ưu thế hơn mô hình kinh doanh cổ điển “gây thiệt hại” cho mô hình kinh doanh cổ điển thì phải bồi thường. Tòa án cũng có quyền kiến nghị lập pháp.

## *5.2. Quan điểm của Viện kiểm sát đối với vụ kiện này*

Ban đầu, trong quá trình xét xử sơ thẩm Viện Kiểm sát cũng định danh hoạt động kinh doanh của Grab là kinh doanh vận tải, kết luận Grab vi phạm pháp luật về kinh doanh vận tải và phải bồi thường toàn bộ thiệt hại cho VinaSun. Sau đó, Viện Kiểm sát thay đổi quan điểm theo hướng vẫn giữ nguyên quan điểm nêu trên



ngoại trừ việc đề nghị Tòa án bác toàn bộ yêu cầu bồi thường thiệt hại vì không chứng minh được quan hệ nhân quả. Cuối cùng, sau khi Tòa án xét xử sơ thẩm Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh và Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh đã kháng nghị toàn bộ bản án sơ thẩm và đưa ra quan điểm trái ngược hoàn toàn với quan điểm của Tòa án.

Tại Quyết định bổ sung quyết định kháng nghị phúc thẩm số 07/QĐ-VCS-KDTM ngày 28 tháng 01 năm 2019, Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh có ý kiến như sau.

(i) Grab là đơn vị vận chuyên hành khách được cơ quan có thẩm quyền của Nhà nước cho phép theo quy định của pháp luật trên cơ sở Đề án thí điểm của Bộ GTVT do Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo. Hoạt động kinh doanh vận chuyên hành khách của Grab không vi phạm pháp luật.

(ii) Việc Tòa án cấp sơ thẩm dựa vào Báo cáo giám định của Công ty giám định Cửu Long để xác định đó là khoản thiệt hại thực tế của VinaSun là phiến diện, không có cơ sở thực tiễn và pháp lý. Thực chất sự sụt giảm doanh thu, lợi nhuận của VinaSun (nếu có) liên quan đến rất nhiều yếu tố khách quan và chủ quan như: năng lực quản trị doanh nghiệp của VinaSun, chính sách pháp luật của Nhà nước, tình hình thị trường, sự cạnh tranh của nhiều loại hình phương tiện kinh doanh vận tải hành khách, sự thay đổi nhu cầu của khách hàng... nhưng chưa được đề cập đến trong kết luận giám định. Vì vậy, VinaSun yêu cầu Grab bồi thường thiệt hại là hoàn toàn không có căn cứ pháp luật.

(iii) Chính vì hoạt động kinh doanh của Grab là hợp pháp; doanh thu và lợi nhuận của VinaSun nếu có bị sụt giảm là do nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan gây ra. Do đó, không có mối quan hệ nhân quả giữa thiệt hại - hành vi trái pháp luật và yếu tố lỗi của Grab.

Cũng theo Viện trưởng Viện Kiểm sát nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh, sự tồn tại của Grab là phù hợp với xu hướng phát triển của nước ta hiện nay và trong những năm tới và về lâu dài. Bởi giúp người tiêu dùng được tiếp cận với một sản phẩm hoàn toàn mới, với không chỉ giá cước rẻ hơn mà còn chất lượng dịch vụ tốt hơn, phá thế độc quyền của taxi truyền thống. Quy luật của nền kinh tế thị trường, ai không thích nghi được tất yếu sẽ bị đào thải. Bản thân VinaSun cũng cần phải ứng dụng công nghệ mới như Grab đang làm để thay đổi, làm mới, thu hút người tiêu dùng đến với mình, đầu tư nâng cao chất lượng phục vụ, cải thiện dịch vụ, áp dụng công nghệ mới để cắt giảm chi phí quản lý, giảm giá thành, tạo điều kiện cạnh tranh trên thị trường hiện nay để cạnh tranh với Grab... Mặt khác, Quyết định số 24/QĐ-BGTVT ban hành kế hoạch thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng mà đơn vị thí điểm quyết định này áp dụng bao gồm: Grab và các doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải có giấy phép kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng được cấp

tại tỉnh, thành phố thực hiện thí điểm. Do đó, nếu có vấn đề gì xảy ra thì Grab phải chịu trách nhiệm và có nghĩa vụ với cơ quan quản lý nhà nước chứ không phải với VinaSun đồng thời do Grab không có lỗi nên không có cơ sở để buộc Grab phải chịu trách nhiệm trước VinaSun trước đề án thí điểm.

Như vậy, nếu kháng nghị bổ sung này được chấp nhận, dịch vụ Grab sẽ giữ nguyên như hiện tại, không cần phải điều chỉnh như bản án của Tòa án cấp sơ thẩm. Còn nếu kháng nghị không được chấp thuận, theo bản án sơ thẩm, các cơ quan quản lý Nhà nước sẽ phải điều chỉnh khung pháp lý phù hợp cho Grab và Grab cũng phải thực hiện nhiều cam kết với người tiêu dùng, người lao động và nhà nước.

## **6. Bài học nào về về hoàn thiện và thực thi pháp luật để thúc đẩy CMCN 4.0 rút ra từ vụ VinaSun kiện Grab**

Từ vụ kiện này, một số bài học được rút ra như sau.

*Thứ nhất*, sự chậm trễ trong việc hoàn thiện pháp luật điều chỉnh hoạt động kinh doanh là kết quả cuộc CMCN 4.0 tạo ra một khoảng trống pháp lý và từ đó có thể dẫn đến những vụ kiện tốn kém thời gian, tiền bạc.

*Thứ hai*, sự lúng túng về quan điểm hoàn thiện pháp luật trong thời đại CMCN 4.0 thể hiện sự chưa sẵn sàng về mặt nhận thức và năng lực lập pháp đối với cuộc CMCN 4.0.

*Thứ ba*, sự can thiệp của tư pháp đối với cuộc CMCN 4.0 khi nền tảng pháp luật còn thiếu đặt ra một vấn đề rất nghiêm túc về thẩm quyền tư pháp có được mở rộng để lấp khoảng trống pháp lý và đưa ra kiến nghị lập pháp và điều hành của cơ quan hành pháp hay không.

*Thứ tư*, cần nghiêm túc đánh giá lại phương pháp tiếp cận của cơ quan tư pháp đối với vụ kiện này cũng như những vụ kiện tương tự có thể xảy ra trong tương lai từ nhiều khía cạnh như thẩm quyền tư pháp và tác động cũng như hệ quả của việc thực thi quyền tư pháp đối với cuộc CMCN 4.0.