

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC ĐẠI NAM  
KHOA LUẬT**



**HỌC VIÊN: NGUYỄN QUANG ANH**

*Lớp: LKT 12 – 01 Khóa: XII*

**TÌM HIỂU QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT  
VIỆT NAM VỀ ĐIỀU CHỈNH MÔ HÌNH  
KINH TẾ CHIA SẺ**

**KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP ĐẠI HỌC  
CHUYÊN NGÀNH LUẬT KINH TẾ**

**Giảng viên hướng dẫn:  
TS. NGUYỄN PHƯƠNG THẢO**

**HÀ NỘI 2022**

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC ĐẠI NAM  
KHOA LUẬT**



**HỌC VIÊN: NGUYỄN QUANG ANH**

*Lớp: LKT 12 – 01 Khóa: XII*

**TÌM HIỂU QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT  
VIỆT NAM VỀ ĐIỀU CHỈNH MÔ HÌNH  
KINH TẾ CHIA SẺ**

**KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP ĐẠI HỌC  
CHUYÊN NGÀNH LUẬT KINH TẾ**

**Giảng viên hướng dẫn: TS. NGUYỄN PHƯƠNG THẢO**

Nơi thực hiện đề tài: Trường Đại học Đại Nam

Thời gian thực hiện: từ 21/03/2022 đến 28/05/2022

**HÀ NỘI 2022**

## **LỜI CAM ĐOAN**

Tôi cam đoan đây là công trình do tôi nghiên cứu, dưới sự hướng dẫn của Tiến sĩ Nguyễn Phương Thảo. Kết quả nghiên cứu được công bố trong khóa luận là trung thực. Các tài liệu sử dụng trong khóa luận có nguồn gốc, xuất xứ rõ ràng và được trích dẫn hợp pháp. Tôi xin hoàn toàn chịu trách nhiệm và chịu mọi hình thức kỷ luật theo quy định cho lời cam đoan của mình.

Hà Nội, ngày ... tháng ... năm 2022

**Sinh viên thực hiện**

**Nguyễn Quang Anh**

## **LỜI CẢM ƠN**

Được sự đồng ý và phân công của Khoa Luật, Trường Đại học Đại Nam, trong khoảng thời gian hơn hai tháng qua tôi đã thực hiện khóa luận tốt nghiệp với đề tài “Tìm hiểu quy định của pháp luật Việt Nam về điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ”.

Để hoàn thành khóa luận, tôi xin chân thành cảm ơn các thầy cô giáo trong Khoa Luật trong quá trình giảng dạy đã trang bị cho tôi nhiều kiến thức quý báu.

Đặc biệt, tôi xin gửi lời cảm ơn sâu sắc đến Tiến sĩ Nguyễn Phương Thảo, cô đã chỉ dẫn tận tình, chu đáo giúp tôi có thể hoàn thành khóa luận tốt nghiệp.

Cuối cùng, tôi xin gửi lời cảm ơn đến tập thể cán bộ, công chức, viên chức của Viện Khoa học pháp lý, Bộ Tư pháp đã tạo điều kiện cho tôi khảo sát và hoàn thành khóa luận tốt nghiệp một cách thuận lợi.

Với điều kiện thời gian cũng như những kinh nghiệm còn nhiều hạn chế của bản thân, khóa luận này không tránh khỏi những thiếu sót. Do đó, tôi mong nhận được sự đóng góp, cho ý kiến nhiệt tình của các thầy cô giảng viên trong khoa để đề tài khóa luận được hoàn thiện hơn.

Một lần nữa tôi xin chân thành cảm ơn!

Hà Nội, ngày ... tháng ... năm 2022

**Sinh viên thực hiện**

**Nguyễn Quang Anh**

## DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

| STT | TỪ ĐƯỢC VIẾT TẮT   | TỪ VIẾT TẮT |
|-----|--|-------------|
| 1   | Business to consumer - Doanh nghiệp đến người tiêu dùng  | B2C         |
| 2   | Business to business - Doanh nghiệp đến doanh nghiệp   | B2B         |
| 3   | Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng   | BVQLNTD     |
| 4   | Consumer to consumer - Người tiêu dùng đến người tiêu dùng                                       | C2C         |
| 5   | Cách mạng công nghiệp lần thứ tư   | CMCN 4.0    |
| 6   | General Data Protection Regulation - Quy định chung về bảo vệ dữ liệu do Ủy ban Châu Âu xây dựng | GDPR        |
| 7   | Initial Coin Offering - Gọi vốn lần đầu qua phát hành tiền điện tử                               | ICO         |
| 8   | Initial Exchange Offering - Gọi vốn lần đầu qua sàn giao dịch tiền mã hóa                        | IEO         |
| 9   | Initial Public Offering - Lần đầu tiên phát hành chứng khoán ra công chúng                       | IPO         |
| 10  | Kinh tế chia sẻ  | KTCS        |
| 11  | Ngân hàng Nhà nước   | NHNN        |
| 12  | Người lao động   | NLĐ         |
| 13  | Peer to peer - Ngang hàng  | P2P         |
| 14  | Security Token Offering - Hình thức dữ liệu trong ngành công nghiệp Blockchain                   | STO         |
| 15  | Thành phố Hồ Chí Minh  | TPHCM       |
| 16  | Thông tin cá nhân  | TTCN        |
| 17  | Thương mại điện tử   | TMĐT        |
| 18  | Tổ chức tín dụng   | TCTD        |
| 19  | Văn bản quy phạm pháp luật   | VBQPPL      |

## **DANH MỤC BẢNG BIỂU**

|   | Trang |
|---|-------|
| Bảng 2.1: Số lượng người dùng Internet và điện thoại di động tại Việt Nam | 28    |

## MỤC LỤC

|  |     |
|--|-----|
| LỜI CẢM ƠN .....   | ii  |
| DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT .....  | iii |
| DANH MỤC BẢNG BIỂU .....   | iv  |
| MỤC LỤC .....  | v   |
| MỞ ĐẦU .....   | 1   |
| 1. Lý do chọn đề tài .....   | 1   |
| 2. Tình hình nghiên cứu .....  | 2   |
| 3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu .....   | 5   |
| 4. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu .....   | 5   |
| 5. Giả thiết khoa học .....  | 6   |
| 6. Phương pháp nghiên cứu .....  | 6   |
| 7. Đóng góp của đề tài .....   | 7   |
| 8. Bố cục của đề tài .....   | 7   |
| Chương 1 .....   | 8   |
| MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ MÔ HÌNH KINH TẾ CHIA SẺ .....                               | 8   |
| 1.1. Lịch sử và khái niệm mô hình kinh tế chia sẻ .....                              | 8   |
| 1.1.1. Lịch sử hình thành .....  | 8   |
| 1.1.2. Khái niệm mô hình kinh tế chia sẻ .....                                       | 10  |
| 1.2. Đặc điểm của mô hình kinh tế chia sẻ .....                                      | 15  |
| 1.3. Phân loại mô hình kinh tế chia sẻ .....   | 17  |
| 1.4. Vai trò của mô hình kinh tế chia sẻ .....                                       | 19  |
| 1.4.1. Đối với người có nhu cầu sử dụng nền tảng .....                               | 19  |
| 1.4.2. Đối với nhà cung cấp nền tảng .....   | 21  |
| 1.4.3. Đối với cộng đồng xã hội .....  | 22  |
| Tiểu kết chương 1 .....  | 26  |
| Chương 2 .....   | 27  |
| THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT ĐIỀU CHỈNH MÔ HÌNH KINH TẾ CHIA SẺ<br>Ở VIỆT NAM HIỆN NAY ..... | 27  |
| 2.1. Sự phát triển mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam .....                          | 27  |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>2.2. Thực trạng pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam...</b>   | <b>32</b> |
| <i>2.2.1. Pháp luật về bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng .....</i>   | <i>32</i> |
| <i>2.2.2. Pháp luật về lao động, an sinh xã hội.....</i>  | <i>41</i> |
| <i>2.2.3. Pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân .....</i>   | <i>44</i> |
| <i>2.2.4. Pháp luật về thuế.....</i>  | <i>48</i> |
| <b>Tiểu kết chương 2 .....</b>  | <b>53</b> |
| <b>Chương 3 .....</b>   | <b>54</b> |
| <b>ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT ĐIỀU CHỈNH MÔ HÌNH KINH TẾ CHIA SẺ Ở VIỆT NAM HIỆN NAY .....</b>                    | <b>54</b> |
| <b>3.1. Định hướng chung về xây dựng và hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam hiện nay .....</b> | <b>54</b> |
| <b>3.2. Một số giải pháp cụ thể.....</b>  | <b>59</b> |
| <i>3.2.1. Nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng .....</i>                                      | <i>59</i> |
| <i>3.2.2. Nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật bảo vệ quyền lợi người lao động .....</i>                                       | <i>65</i> |
| <i>3.2.3. Nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật bảo vệ dữ liệu cá nhân .....</i>  | <i>68</i> |
| <i>3.2.4. Nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật về thuế, tài chính và ngân hàng .....</i>                                       | <i>71</i> |
| <b>Tiểu kết chương 3 .....</b>  | <b>75</b> |
| <b>KẾT LUẬN .....</b>   | <b>76</b> |
| <b>PHỤ LỤC .....</b>  | <b>81</b> |
| <b>DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO.....</b>   | <b>88</b> |



## MỞ ĐẦU

### 1. Lý do chọn đề tài

Tại Việt Nam, thuật ngữ “mô hình kinh tế chia sẻ” được đưa ra bàn luận trên nhiều diễn đàn, với một số mô hình kinh doanh dựa trên nền tảng ứng dụng công nghệ số như ứng dụng gọi xe Grab, Be, GoJek, dịch vụ du lịch và khách sạn, dịch vụ chia sẻ phòng ở Airbnb,... Trong điều kiện của Việt Nam, có thể hiểu “kinh tế chia sẻ” là một phương thức kinh doanh mới của kinh doanh ngang hàng, một hệ thống kinh tế mà ở đó tài sản và dịch vụ được chia sẻ cho nhiều người sử dụng trên thị trường thông qua việc sử dụng các nền tảng số<sup>1</sup>.

Kinh tế chia sẻ (viết tắt là KTCS) là một mô hình thị trường kết hợp giữa sở hữu và chia sẻ, trong đó đề cập đến vai trò ngang hàng dựa trên sự chia sẻ quyền sử dụng hàng hóa và dịch vụ nhằm gia tăng lợi ích cho các bên tham gia. Hiện nay, có ba yếu tố giúp cho việc chia sẻ quyền sử dụng các hàng hóa và dịch vụ mới được thuận lợi. Thứ nhất, hành vi của khách hàng đối với nhiều loại hàng hóa và dịch vụ được thay đổi tính chất từ sở hữu đến chia sẻ. Thứ hai, liên kết mạng lưới người tiêu dùng qua các mạng xã hội trực tuyến và thị trường điện tử dễ dàng hơn. Thứ ba, ứng dụng công nghệ thông tin qua các thiết bị di động và các dịch vụ điện tử làm cho việc sử dụng, chia sẻ các hàng hóa và dịch vụ trở nên thuận tiện hơn.

Cơ hội/lợi ích lớn nhất của KTCS là việc tiết kiệm tài nguyên thông qua việc tận dụng tối đa tài sản trong toàn bộ vòng đời của nó. Do đó, với việc tiết kiệm trong sử dụng tài sản, máy móc, thiết bị, tiết kiệm tài nguyên v.v..., các hoạt động KTCS cũng có tác động tích cực tới môi trường thông qua giảm phát thải khí nhà kính, giảm khối lượng các chất thải ra môi trường. Kinh tế chia sẻ giúp giảm chi phí giao dịch

---

<sup>1</sup> Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương, Trung tâm Thông tin – Tư liệu, Chuyên đề Số 14: Quản lý nhà nước trong nền KTCS: Kinh nghiệm quốc tế và gợi ý cho Việt Nam, tr. 4, <http://web.businessportal.vn/tintuc/6464/quan-ly-nha-nuoc-trong-nen-kinh-te-chia-s-kinh-nghiem-quoc-te-va-goi-y-cho-vietnam?newsgroup=%E1%BA%A4n%20ph%E1%BA%A9mv> (Truy cập ngày 22/3/2022).

trong các hoạt động kinh tế. Thông qua các nền tảng trực tuyến, người mua và người bán nhanh chóng tìm được nhau, tương tác trực tiếp với nhau; tiết kiệm được thời gian tìm đối tác, tiết kiệm thời gian thương lượng và chốt giao dịch. Kết quả cuối cùng là người tiêu dùng được hưởng lợi và hiệu quả sản xuất trong nền kinh tế tăng lên. Kinh tế chia sẻ cũng góp phần thúc đẩy phát triển công nghệ nói chung và công nghệ thông tin nói riêng, do bản thân KTCS có nhu cầu ngày càng cao đối với việc sử dụng và phân tích dữ liệu lớn của khách hàng (big data).

Mô hình KTCS đã và đang làm nảy sinh các mối quan hệ mới trên thị trường, tiềm ẩn những rủi ro mà nhà quản lý cần quan tâm để đảm bảo lợi ích của cả người mua (người tiêu dùng) và người bán (nhà cung cấp dịch vụ). Đồng thời, có những giải pháp giải quyết những vấn đề nảy sinh giữa doanh nghiệp kinh doanh theo mô hình KTCS và doanh nghiệp kinh doanh truyền thống, vấn đề thu thuế phát sinh từ hoạt động dịch vụ, vấn đề đo lường và tích hợp trong tài khoản kinh tế quốc gia...

Qua rà soát một số quy định pháp luật về đầu tư, kinh doanh của Việt Nam hiện nay (Luật Đầu tư, Luật Doanh nghiệp, các văn bản về thương mại điện tử, các luật về thuế, v.v) chưa có quy định liên quan đến điều chỉnh hoạt động của mô hình kinh tế chia sẻ. Ví dụ, mô hình kinh doanh, sản phẩm, dịch vụ không có trong danh mục ngành kinh tế, do đó doanh nghiệp gặp khó khăn khi đăng ký thành lập doanh nghiệp, đa phần các mô hình kinh doanh mới được đăng ký vào ngành Dịch vụ khác.

Từ những phân tích trên đây, việc “tìm hiểu quy định pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam hiện nay” là thực sự cần thiết và có ý nghĩa.

## **2. Tình hình nghiên cứu**

Kinh tế chia sẻ là một đề tài mang tính mới và thời sự. Nhiều công trình khoa học đã nghiên cứu và đánh giá về các vấn đề lý luận và thực trạng mô hình KTCS ở Việt Nam hiện nay, đồng thời đưa ra các khuyến nghị. Tuy nhiên, cũng vì KTCS mới chỉ xuất hiện ở Việt Nam trong khoảng vài năm trở lại đây nên các công trình nghiên

cứu khoa học chủ yếu dưới dạng bài viết đăng trên các tạp chí khoa học. Có thể kể đến một số bài viết đăng trên các tạp chí khoa học như:

Năm 2016, bài viết “Mô hình kinh tế chia sẻ và gợi ý cho Việt Nam” được tác giả Nguyễn Phan Anh đăng trên Tạp chí tài chính tháng 7/2016. Bài tạp chí đã đưa ra một số vấn đề lý luận chung về KTCS, theo đó bài viết chỉ ra nguồn gốc của KTCS bắt nguồn từ cuộc khủng hoảng kinh tế ở Mỹ khoảng những năm 2008. Đồng thời, tác giả cũng đã nhấn mạnh tiềm lực phát triển của mô hình KTCS trên thế giới và ở Việt Nam. Qua đó, tác giả đề xuất một số gợi ý cho Việt Nam, trong đó tác giả đề xuất ban hành Luật điều chỉnh và quản lý đối với KTCS tại Việt Nam.

Năm 2017, bài viết “Kinh tế chia sẻ “bối rối” tại Việt Nam” được tác giả Anh Trung đăng trên Báo Đầu tư online ngày 13/9/2017. Tác giả đưa ra nhận định KTCS có thể sẽ bùng nổ trong tương lai gần, tuy nhiên, hành lang pháp lý cho vấn đề này vẫn chưa được bảo đảm thúc đẩy sự phát triển cũng như quản lý tốt mô hình KTCS nêu trên. Cần công nhận nền KTCS và tác giả lấy bài học về Trung Quốc, quốc gia đã xây dựng luật về nền KTCS để thúc đẩy xây dựng Trung Quốc kỹ thuật số, ủng hộ sự sáng tạo dựa trên Internet.

Năm 2018, bài viết “Các mô hình kinh tế chia sẻ nổi bật trên thế giới và vấn đề đặt ra với Việt Nam” được tác giả Lê Thanh Thủy đăng trên tạp chí Tài chính điện tử. Bài viết khảo sát một số mô hình KTCS đã xuất hiện trên thế giới, từ đó nhận diện rõ hơn về cơ hội, thách thức cũng như khả năng phát triển KTCS ở Việt Nam. Bài viết cũng phân tích tiềm năng phát triển KTCS ở Việt Nam và chỉ ra khó khăn, thách thức như: cạnh tranh không lành mạnh, lúng túng trong công tác quản lý của cơ quan nhà nước, hệ thống pháp luật chưa đồng bộ...

Năm 2019, bài viết “Phát triển kinh tế chia sẻ tại Việt Nam trong bối cảnh cách mạng công nghiệp 4.0 và một số khuyến nghị” của tác giả Trần Thị Hằng được đăng trên tạp chí Khoa học và Công nghệ (Số 54/2019). Bài tạp chí đã trao đổi một số vấn

đề về KTCS như cơ sở lý luận và thực trạng phát triển KTCS tại Việt Nam hiện nay thông qua phương pháp thu thập, xử lý và phân tích thông tin, từ đó đưa ra một số khuyến nghị nhằm phát triển KTCS tại Việt Nam trong bối cảnh cách mạng công nghiệp 4.0.

Năm 2020, có 3 bài viết nổi bật về KTCS bao gồm: (1) Bài viết “Kinh tế chia sẻ: thực trạng và giải pháp” của tác giả Hoàng Văn Cương được đăng trên Tạp chí Khoa học và Công nghệ Việt Nam điện tử; (2) Bài viết “Kinh tế chia sẻ và những tác động đến du lịch tại Việt Nam” của tác giả Trần Minh Phương được đăng trên tạp chí Công thương; (3) Bài viết “Khía cạnh pháp lý đối với mô hình kinh tế chia sẻ: Nghiên cứu thực tiễn qua mô hình chia sẻ phòng lưu trú Airbnb” của 2 tác giả Lê Thị Thu Thủy và Nguyễn Hồng Quân được đăng trên tạp chí Kinh tế và Phát triển, số 278 tháng 8/2020.

Có thể thấy các bài viết trên đã làm rõ được một số vấn đề lý luận về kinh tế chia sẻ như: khái niệm, đặc điểm,...; có sự thống nhất nhận thức: KTCS ngày càng tác động mạnh mẽ tới nền kinh tế Việt Nam và nhu cầu cần có một hành lang pháp lý đầy đủ, cho phép và quản lý tốt những mô hình kinh doanh mới trong nền KTCS. Và cuối cùng, các bài viết cũng đã bước đầu nhận diện những bất cập của pháp luật Việt Nam hiện hành trong điều chỉnh mô hình KTCS.

Trong bài khóa luận này, căn cứ vào những vấn đề đã được nêu trong các bài viết đã đăng trên các tạp chí khoa học, người viết sẽ tiếp tục chỉ ra (1) bản chất của kinh tế chia sẻ (thông qua khái niệm, đặc điểm, phân loại, vai trò); (2) thực trạng pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam hiện nay (chủ yếu là pháp luật bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, pháp luật lao động, pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân và pháp luật về thuế); (3) đề xuất các giải pháp xây dựng và hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam dựa trên các thực trạng ở chương 2.

### **3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

#### ***3.1. Đối tượng nghiên cứu***

Đối tượng nghiên cứu chủ yếu hướng đến những quy định pháp luật về mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam như: lĩnh vực vận tải hành khách, lĩnh vực lưu trú và lĩnh vực cho vay ngang hàng.

#### ***3.2. Phạm vi nghiên cứu***

Đề tài tập trung nghiên cứu, đánh giá một số lĩnh vực pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ như sau: (1) pháp luật về bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng; (2) pháp luật về lao động, an sinh xã hội; (3) pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân; (4) pháp luật về quản lý thuế.

### **4. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu**

#### ***4.1. Mục đích nghiên cứu***

Nghiên cứu những tác động đến hệ thống pháp luật của mô hình kinh tế chia sẻ, trên cơ sở đó xác định các nhu cầu và định hướng, giải pháp trong xây dựng, hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ trong giai đoạn hiện nay ở Việt Nam nhằm tận dụng cơ hội mà mô hình kinh tế mới này mang lại, đồng thời kiểm soát, hạn chế những vấn đề tiêu cực có thể phát sinh.

#### ***4.2. Nhiệm vụ nghiên cứu***

Đề tài có nhiệm vụ tập trung nghiên cứu những nội dung cơ bản sau:

Nội dung 1: Một số vấn đề lý luận về mô hình kinh tế chia sẻ bao gồm lịch sử hình thành, khái niệm, đặc điểm, phân loại, vai trò và bản chất của mô hình kinh tế chia sẻ.

Nội dung 2: Đánh giá sự phát triển thông qua thực trạng pháp luật và thi hành pháp luật trên một số lĩnh vực điều chỉnh các loại hình kinh doanh của mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam.

- Pháp luật về người tiêu dùng và hợp đồng

- Pháp luật về lao động và an sinh xã hội
- Pháp luật về dữ liệu cá nhân
- Pháp luật về thuế

Nội dung 3: Đề xuất các giải pháp xây dựng và hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam trong thời gian tới.

## **5. Giả thiết khoa học**

Căn cứ thực tiễn mô hình KTCS ở Việt Nam trên từng lĩnh vực cụ thể. Qua đó xem xét, đánh giá những vấn đề pháp lý phát sinh trong thực tiễn đời sống dưới tác động của mô hình KTCS và các phản ứng chính sách từ phía cơ quan chức năng trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư.

## **6. Phương pháp nghiên cứu**

Phương pháp nghiên cứu tại chỗ: được sử dụng để nghiên cứu các nội dung; rà soát đánh giá hệ thống văn bản pháp luật hiện hành; thu thập, nghiên cứu các tài liệu trong nước và nước ngoài về các vấn đề thuộc nội dung nghiên cứu của Khóa luận.

Phương pháp so sánh luật: được sử dụng để tham khảo các chính sách, quy định của pháp luật quốc tế, pháp luật các quốc gia trên thế giới và việc hoạch định các chính sách pháp lý điều chỉnh kịp thời các vấn đề mới phát sinh trong mô hình KTCS.

Phương pháp phân tích: được sử dụng để nghiên cứu lý luận, kinh nghiệm quốc tế và thực tiễn tại Việt Nam về mô hình KTCS và những tác động đến hệ thống pháp luật.

Phương pháp tổng hợp: Trên cơ sở những nghiên cứu lý luận và thực tiễn, tổng hợp các kết quả thu được, đưa ra những đề xuất về cách thức, phương pháp cụ thể hóa lý thuyết liên quan tới xây dựng và hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình KTCS.

## **7. Đóng góp của đề tài**

Thứ nhất, làm rõ một số vấn đề lý luận về kinh tế chia sẻ như: lịch sử, khái niệm, đặc điểm, phân loại và vai trò (vai trò đối với người có nhu cầu sử dụng nền tảng; vai trò đối với nhà cung cấp nền tảng; vai trò đối với cộng đồng xã hội).

Thứ hai, làm rõ sự phát triển mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam; thực trạng pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam hiện nay (pháp luật về bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng; pháp luật về lao động và an sinh xã hội; pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân; pháp luật về thuế và một số vấn đề pháp lý khác).

Thứ ba, đề xuất các giải pháp xây dựng và hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam (nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng; nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật bảo vệ quyền lợi người lao động; nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật bảo vệ dữ liệu cá nhân; nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật về thuế, tài chính và ngân hàng).

## **8. Bố cục của đề tài**

Ngoài phần mở đầu, phần kết luận, danh mục tài liệu tham khảo thì đề tài có kết cấu 03 chương:

Chương 1: Một số vấn đề lý luận về mô hình kinh tế chia sẻ.

Chương 2: Thực trạng pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam hiện nay.

Chương 3: Đề xuất giải pháp hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam hiện nay.

## Chương 1

# MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ MÔ HÌNH KINH TẾ CHIA SẺ

## 1.1. Lịch sử và khái niệm mô hình kinh tế chia sẻ

### 1.1.1. Lịch sử hình thành

Mô hình KTCS bắt đầu manh nha năm 1995, khi eBay<sup>2</sup> được ra mắt, thế giới đã chứng kiến sự thay đổi trong cách mọi người tiếp cận với hàng hóa và lưu thông chúng trên thị trường<sup>3</sup>. Thông qua trang web eBay, người bán có nhu cầu sẽ đưa thông tin liên quan đến hàng hóa (thường là hàng đã qua sử dụng) của mình lên trang web, người dùng sẽ trả giá cho mặt hàng cho đến khi phiên đấu giá trực tuyến kết thúc và người trả giá cao nhất sẽ là người được mua hàng. Sự mua bán này tương tự như việc bán hàng ở chợ đồ cũ, tuy nhiên, điểm khác biệt đó là việc bán hàng này được công khai cho hàng ngàn người thông qua trang web eBay thay vì chỉ diễn ra với số ít những người trực tiếp đến chợ đồ cũ<sup>4</sup>. eBay đóng vai trò là một trong những công ty tiên phong thiết lập sự trao đổi ngang hàng, tiền đề cho KTCS sau này<sup>5</sup>. Năm 2010, với sự ra đời lần đầu tiên của thuật ngữ tiêu dùng cộng tác, Botsman và Rogers cho rằng, dưới góc độ KTCS, các tài nguyên phải được chia sẻ thông qua các nền tảng công nghệ khác nhau để tạo ra giá trị, điều này sẽ mang lại lợi ích cho cộng đồng. Cũng theo Botsman, loại hình kinh tế này được dựa trên cơ sở niềm tin, đây được coi là giá trị cốt yếu của mô hình KTCS. Thiếu niềm tin, sự hợp tác sẽ không thể thực hiện được và mô hình KTCS sẽ thất bại<sup>6</sup>. Đồng thời khủng hoảng kinh tế xảy ra ở Hoa Kỳ năm 2008 khiến người dân buộc phải thay đổi cách tiêu dùng để

---

<sup>2</sup> <https://giaonhan247.vn/tim-hieu-ebay-la-gi-va-trang-web-ebay-ban-cai-gi.html> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>3</sup> Anastasia Belyh, 2019, An introduction to Sharing economy, <https://www.cleverism.com/introduction-to-sharing-economy/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>4</sup> Như trên.

<sup>5</sup> Derek Miller, The Sharing economy and how it is changing industries, <https://www.thebalancesmb.com/thesharing-economy-and-how-it-changes-industries-4172234>. (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>6</sup> Anastasia Belyh, 2019, tldd; Susie Stokes, What's mine is yours-On collaborative Consumption, <https://tedxsydney.com/idea/whats-mine-is-yours-on-collaborative-consumption/> (Truy cập ngày 29/3/2022).



thích ứng với bối cảnh khó khăn. Thay vì nghĩ đến việc mua mới và sở hữu tài sản, người dân lựa chọn cách đi thuê hoặc mua lại đồ cũ. Những động lực chính để thúc đẩy mô hình KTCS phát triển và thay đổi cách con người tiêu dùng trong giai đoạn từ năm 1995 cho đến nay bao gồm: (1) sự phát triển của công nghệ, đặc biệt là sự phát triển nhanh chóng của Internet; (2) giá trị thay đổi (với xu hướng niềm tin giữa các cá nhân được củng cố thông qua sức mạnh của công nghệ); (3) thực tiễn kinh tế (với sự ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế toàn cầu năm 2008); (4) sức ép từ môi trường, hiệu ứng nóng lên trên toàn cầu gia tăng<sup>7</sup>. Việc “chia sẻ” những tài nguyên sẵn có thông qua việc sử dụng các ứng dụng công nghệ cùng với những khoản lợi nhuận khổng lồ đem lại cho nhà cung ứng nền tảng lẫn người cho thuê và sử dụng tài nguyên, đã khiến mô hình kinh doanh này nhanh chóng phát triển vượt ra khỏi biên giới nước Mỹ, lan rộng ra khắp châu Âu và toàn thế giới<sup>8</sup>. Hiện nay trên thế giới đã có rất nhiều các mô hình khởi nghiệp dựa trên mô hình KTCS, trong đó phải kể đến Uber (Mỹ), Airbnb (Mỹ), Grab (Singapore), Didi Chuxing (Trung Quốc)... Các công ty này sử dụng công nghệ như GPS, 4G, thanh toán trực tuyến, thanh toán qua QR code, khiến cho mô hình KTCS hoạt động với hiệu suất cao, tiết kiệm chi phí, tăng lợi ích cho người cung ứng, người có nhu cầu và người trung gian. Đồng thời việc tiết kiệm vốn của công ty (không phải mua ô tô, xây khách sạn) mà sử dụng vốn cộng đồng (xe ô tô của người tham gia, nhà ở của người tham gia) giúp các công ty có thể lan nhanh ra toàn thế giới. Với mô hình KTCS, một doanh nghiệp khởi nghiệp có thể không sở hữu bất kỳ một nhà máy hay một kho hàng nào nhưng lại có cả một kho tài nguyên sẵn có trên toàn cầu và luôn sẵn sàng gia nhập thị trường.

---

<sup>7</sup> Susie Stokes, What's mine is yours-On collaborative Consumption, <https://tedxsydney.com/idea/whats-mine-is-yours-on-collaborative-consumption/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>8</sup> Mai Lan, 2018, Thời KTCS, <https://www.nhandan.com.vn/hangthang/item/38385002-thoi-kinh-te-chiase.html> (Truy cập ngày 29/3/2022).

### ***1.1.2. Khái niệm mô hình kinh tế chia sẻ***

Chia sẻ là một phạm trù đồng hành với sự phát triển của loài người, đây là yếu tố cần thiết để củng cố mối quan hệ giữa các cá nhân<sup>9</sup>. Tính chia sẻ trong mô hình kinh tế chia sẻ (sharing economy) thể hiện ở việc mô hình này không tập trung vào quyền sở hữu mà hướng đến quyền sử dụng tài sản hoặc tài nguyên. Nhờ sự phát triển của Internet và sự phổ biến của điện thoại thông minh, thông tin nhanh chóng lan tỏa và từ đó kết nối, mở rộng cơ hội chia sẻ giữa những người ở những vị trí địa lý khác biệt cũng như hoàn toàn xa lạ. Điều này đã tạo điều kiện cho KTCS phát triển<sup>10</sup>. Dưới góc độ mô hình KTCS theo cách hiểu như hiện nay, bên cạnh yếu tố tái phân phối tài nguyên đang không được sử dụng hiệu quả sang chỗ mà nó được dùng hiệu quả hơn, thì các yếu tố khác như tận dụng lợi thế công nghệ để tiết kiệm chi phí giao dịch, tiếp cận được lượng lớn khách hàng và cho phép mọi người kiếm tiền từ các tài sản không sử dụng hoặc không được tận dụng hết đều là những yếu tố cấu thành mô hình KTCS.

Khái niệm KTCS có nhiều cách hiểu khác nhau. Năm 2010, với sự ra đời của cuốn sách “Những gì của tôi cũng là của bạn: Sự trỗi dậy của tiêu dùng cộng tác” của tác giả Rachel Botsman và Roo Rogers, lần đầu tiên khái niệm về xã hội chia sẻ và tiêu dùng cộng tác được giới thiệu (thuật ngữ này được các tác giả xác định là một phần của phong trào xã hội hướng tới chia sẻ và cộng tác). Botsman và Rogers định nghĩa tiêu dùng cộng tác như là một mô hình thay thế cho thị trường truyền thống và

---

<sup>9</sup> Russell Belk, 2014, “You Are What You Can Access: Sharing and Collaborative Consumption Online.” Journal of Business Research, Vol.67, p.1595-1600; Filippo Celata, Cary Yungmee Hendrickson And Venere Stefania Sanna, 2017, The sharing economy as community marketplace? Trust, reciprocity and belonging in the peer-to-peer accommodation platforms, Cambridge Journal of Region, Economy and Society, Cambridge Political Economy Society, vol.10(2), p.349.

<sup>10</sup> Bialski.P, 2011. Technologies of hospitality: how planned encounters develop between strangers. Hospitality & Society, Vol.1, No.3, p. 245–260; Schor, J. B. and Fitzmaurice, C. J., 2014, Collaborating and Connecting: the emergence of the sharing economy In L. Reisch and J. Thøgersen (eds) Handbook on Research on Sustainable Consumption, p. 410–425. Cheltenham, UK: Edward Elgar; Schor, J., 2006, Debating the sharing economy, <https://greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy> (truy cập ngày 29/3/2020).

văn hóa chủ nghĩa tiêu dùng<sup>11</sup>. Hai tác giả cho rằng mục tiêu của việc tham gia vào loại hình tiêu dùng này nhằm: “tiết kiệm tiền bạc, không gian, thời gian, kết bạn mới và từ đó trở thành công dân tích cực”. Họ cũng nhìn nhận tiêu dùng hợp tác như là một phản ứng đối với một nền văn hóa phát triển và tiêu thụ quá mức dẫn đến suy thoái môi trường, gia tăng mức độ cá nhân hóa, phá vỡ tính cộng đồng<sup>12</sup>. Tiêu dùng hợp tác tập trung tính sử dụng thay vì sở hữu, vì vậy đây là mô hình để tăng cường sử dụng tài nguyên dư thừa<sup>13</sup>.

Đối chiếu vào hai đại diện nổi bật của KTCS là Uber/Grab và Airbnb và một số đại diện khác như: Rent The Runway (ứng dụng cho thuê quần áo thiết kế từ một doanh nghiệp thương mại), Zipcar (ứng dụng của công ty Avis chuyên cung cấp và cho thuê xe ngắn hạn), dường như định nghĩa của Benkler cũng như quan điểm của Botsman và Rogers chưa theo kịp với sự thay đổi nhanh chóng của KTCS. Thứ nhất, rõ ràng, KTCS mang tính chất thương mại và có sự định hướng của thị trường. Kinh tế chia sẻ cũng như mô hình kinh doanh truyền thống vẫn luôn tồn tại mục đích sinh lời, bên thứ ba cung cấp nền tảng công nghệ muốn sinh lời từ việc trở thành trung gian kết nối nhu cầu giao dịch, còn bên có nguồn lực dư thừa với mục đích trở thành lái xe Uber/Grab cũng muốn sinh lời từ việc cung cấp nguồn lực cho bên có nhu cầu. Thứ hai, mặc dù hoạt động của các nền tảng số có thể góp phần tăng cường tính liên kết xã hội và nhằm tận dụng nguồn tài nguyên dư thừa nhưng có thể thấy rõ rằng KTCS hiện nay không chỉ tận dụng những nguồn lực nhàn rỗi, mà còn được sử dụng để mang lại những nguồn lực mới. Uber/Grab đương nhiên khuyến khích việc đầu tư mua xe mới để trở thành lái xe bán thời gian cho Uber/Grab, còn Airbnb đương nhiên cũng không ngăn cản việc mua thêm nhà để cho thuê trên ứng dụng Airbnb.

---

<sup>11</sup> Rachael Botsman and Roo Rogers, 2011, What's mine is yours, the rise of collaborative consumption, New York: Harper Business.

<sup>12</sup> Như trên, p. 43-44.

<sup>13</sup> Như trên, p. 92.

Kinh tế chia sẻ đã thể hiện sự ưu việt hơn so với kinh doanh truyền thống ở việc tích hợp công nghệ và tận dụng nguồn lực. Trong khi các tài sản vật chất như căn hộ và xe hơi là một phần quan trọng thì bên cạnh đó, nguồn nhân lực cũng không kém phần nếu không muốn nói là một yếu tố quan trọng hơn trong KTCS<sup>14</sup>. Thứ ba, cần nói thêm rằng, KTCS ngày nay không chỉ là các trao đổi ngang hàng giữa người tiêu dùng và người tiêu dùng, câu chuyện về KTCS còn bao gồm cả các mô hình giao dịch giữa doanh nghiệp và cá nhân như mô hình của Zipcar và Rent the Runway; hoặc giữa doanh nghiệp với doanh nghiệp như mô hình Yardclub. Bên cạnh yếu tố chia sẻ, một phần quan trọng khác của KTCS được nhiều học giả sau này chú ý đến và đưa vào định nghĩa, đó là sự tham gia của yếu tố nền tảng công nghệ số khiến cho các giao dịch được diễn ra hiệu quả và nhanh chóng hơn<sup>15</sup>. Theo từ điển Cambridge, KTCS là “một hệ thống kinh tế dựa trên những người chia sẻ tài sản và dịch vụ, hoặc miễn phí hoặc thanh toán, thường thông qua Internet”<sup>16</sup>. Từ những khái niệm cũng như phân tích nêu trên, đồng thời qua tham khảo nhiều định nghĩa khác, khái niệm về kinh tế chia sẻ sử dụng trong phạm vi khóa luận được hiểu như sau: Kinh tế chia sẻ nhằm nói về những hoạt động giao dịch giữa các bên thông qua một hoặc một số nền tảng số (yếu tố công nghệ) có thể miễn phí hoặc trả phí<sup>17</sup>. Kinh tế chia sẻ còn được gọi theo nhiều tên khác nhau như kinh tế cộng tác (collaborative economy),

---

<sup>14</sup> Yochai Benkler, 2014, Sharing Nicely: On shareable goods and the emergence of Sharing as a Modality of Economic Production, The Yale Law Journal, Vol. 114, tr.273-358. [https://www.dropbox.com/s/ig8955sggxjd1h0/Sharing%20Nicely%20Benkler\\_FINAL\\_YLJ114-2.pdf](https://www.dropbox.com/s/ig8955sggxjd1h0/Sharing%20Nicely%20Benkler_FINAL_YLJ114-2.pdf) (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>15</sup> Catherine Lee Rassman, 2014, Regulating Rideshare Without Stifling Innovation: Examining the Drivers, the Insurance "Gap," and Why Pennsylvania Should Get on Board, Pittsburgh Journal of Technology Law and Policy, Vol.15, p. 81 (trong bài tác giả đã lưu ý rằng thành công của KTCS bắt nguồn từ sự tiên bộ trong công nghệ giao dịch ngang hàng); Hannah A. Posen, 2015, Ridesharing in the Sharing Economy: Should Regulators Impose Uber Regulations on Uber?, Iowa Law Review, Vol.101, p.407 (tác giả cũng cho rằng: công nghệ và đổi mới là trung tâm của nền KTCS, tập trung vào việc tìm cách hoàn thành các giao dịch một cách nhanh chóng và thuận tiện).

<sup>16</sup> Định nghĩa về KTCS Từ điển Cambridge Advanced Learner's Dictionary & Thesaurus <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/sharing-economy> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>17</sup> Stephen P.King, 2015, Sharing Economy: What Challenges for Competition Law, Journal of European Competition Law & Practice, Vol.6, No.10, tr.729; Orly Lobel, 2016, The Law of the Platform, Minnesota Law Review, Vol.101, p.89; Guy Lougher and Sammy Kalmanowicz, 2016, Eu Competition Law in the Sharing economy, Journal of European Competition Law and Practice, Vol.7, No.2, p.88.

kinh tế nhu cầu (on – demand economy), kinh tế nền tảng (platform economy), kinh tế truy cập (access economy), kinh tế dựa trên các ứng dụng di động (apps economy), ...<sup>18</sup>

Sự bùng nổ của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư tiếp tục làm xuất hiện và phát triển các mô hình kinh tế mới, trong đó có mô hình kinh tế chia sẻ. Trong mô hình KTCS, thay vì người tiêu dùng bắt một chiếc taxi dọc đường hoặc đặt một phòng khách sạn, thì người tiêu dùng có thể tải xuống một ứng dụng hoặc vào trang web để kết nối với các cá nhân sẵn sàng cung cấp dịch vụ vận tải hoặc lưu trú bằng các phương tiện và bất động sản sẵn có của họ. Điểm làm nên khác biệt giữa các hình thức kinh doanh trong mô hình KTCS với các loại hình kinh doanh truyền thống đó là sự sử dụng rộng rãi của điện thoại thông minh, internet, cũng như các công nghệ khác ví dụ như: hệ thống tự đánh giá, xếp hạng, những công nghệ này đã tăng cường tính tin tưởng giữa những người xa lạ trong quá trình giao dịch<sup>19</sup>. Các nền tảng số đóng vai trò kết nối giữa những cá nhân sở hữu tài sản chưa sử dụng và những người có nhu cầu sử dụng tài sản đó<sup>20</sup>. Chức năng này tạo điều kiện thuận lợi cho việc xác định các bên tham gia giao dịch cũng như hoạt động cho đến khi các giao dịch kết thúc<sup>21</sup>. Bên cạnh chức năng kết nối, hiện nay, các nền tảng số ngày càng có ảnh hưởng mạnh mẽ đến chi phối các mối quan hệ giữa các bên trong quá trình vận hành mô hình kinh tế chia sẻ, ví dụ: trong lĩnh vực vận tải hành khách, các nền tảng như Uber, Grab không chỉ đóng vai trò kết nối giữa lái xe và hành khách, các nền tảng này còn can thiệp vào quá trình định giá cước, xử phạt các lái xe nếu lái xe vi phạm

---

<sup>18</sup> Rachel Botsman trong bài viết của mình đã nhấn mạnh sự khó khăn trong định nghĩa nền KTCS đồng thời đề xuất các nguyên tắc phân loại khác nhau và sự khác biệt giữa các thuật ngữ được sử dụng để mô tả nền KTCS. Tuy nhiên, đây là thuật ngữ được công nhận nhất để mô tả hiện tượng kinh tế này. Xem Rachel Botsman, *The Sharing Economy Lacks a Shared Definition*, Co.EXIST, <http://www.fastcoexist.com/3022028/the-sharingeconomy-lacks-a-shared-definition> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>19</sup> Như trên.

<sup>20</sup> Guy Lougher and Sammy Kalmanowicz, 2016, *Eu Competition Law in the Sharing economy*, *Journal of European Competition Law and Practice*, Vol.7, No.2, p.88.

<sup>21</sup> Như trên.

bộ quy tắc ứng xử... Các lĩnh vực của mô hình KTCS cũng đang ngày càng có xu hướng mở rộng, bên cạnh các lĩnh vực phổ biến ở Việt Nam hiện nay như: lĩnh vực vận tải, lưu trú, tài chính ngân hàng thì nhiều lĩnh vực khác đã xuất hiện và phát triển trên thế giới như: lao động tự do, giải trí, chăm sóc sức khỏe... có thể tiếp tục du nhập và thịnh hành ở Việt Nam trong thời gian tới. Tuy nhiên, dù ở lĩnh vực nào, thì để được xếp vào mô hình KTCS, các hoạt động kinh doanh đều phải dựa trên nền tảng là mối quan hệ giữa các bên chủ thể chủ yếu như sau: (1) bên cung cấp dịch vụ, tài sản; (2) bên cung cấp nền tảng số và (3) bên khách hàng. So với mô hình kinh doanh truyền thống, mô hình KTCS đã làm thay đổi về căn bản phương thức kinh doanh. Ở đó, bên cung cấp nền tảng số không đóng vai trò trực tiếp cung cấp tài sản hay dịch vụ, vì vậy, bên cung cấp nền tảng không sở hữu tài sản hoặc không phải bỏ vốn thuê lao động để cung cấp dịch vụ. Mô hình KTCS kích thích sự gia nhập thị trường của các “nhà cung cấp” không chuyên.

Như vậy, qua phân tích những đặc điểm nhận diện nêu trên, người viết khóa luận có thể tạm thời đưa ra định nghĩa về mô hình kinh tế chia sẻ như sau: Mô hình kinh tế chia sẻ là một mô hình tổ chức và thực hiện hoạt động kinh doanh kết hợp giữa sở hữu và chia sẻ dựa trên nền tảng và các ứng dụng công nghệ, mà ở đó tài sản và dịch vụ được chia sẻ cho nhiều người sử dụng trên thị trường thông qua việc sử dụng các nền tảng số. Đây là một phương thức kết nối mới giữa người mua (người dùng) và người bán (người cung cấp) đối với một hoạt động kinh tế dựa trên sự chia sẻ quyền sử dụng tài sản và dịch vụ nhằm gia tăng lợi ích cho các bên tham gia. Mô hình kinh tế chia sẻ có sự tham gia của nhiều chủ thể, trong đó, đóng vai trò trung tâm là chủ thể cung cấp nền tảng số kết nối chủ thể cung cấp dịch vụ, tài sản và khách hàng. Mô hình kinh tế chia sẻ làm thay đổi phương thức kinh doanh, đưa các nền tảng số vào vận hành hệ thống kinh doanh, từ đó tiết kiệm chi phí, tăng lợi ích cho người cung ứng, người có nhu cầu và người trung gian.

## 1.2. Đặc điểm của mô hình kinh tế chia sẻ

Thứ nhất, ưu tiên sử dụng thay vì sở hữu.

Như đã phân tích, khủng hoảng kinh tế toàn cầu cũng như nhu cầu tiết kiệm tài nguyên, tiết kiệm chi phí, bảo vệ môi trường, tăng kết nối cộng đồng và tận dụng nguồn tài nguyên dư thừa đã dẫn tới sự thay đổi trong thói quen tiêu dùng của người dân từ một vài thập kỷ trước. Tính “chia sẻ” đã dần được đề cao. Thay vì hướng đến việc sở hữu thì người tiêu dùng ngày nay chú trọng vào tính sử dụng tài sản cũng như tối ưu hóa nguồn tài nguyên dư thừa nhằm tạo ra lợi nhuận. Chính yếu tố này đã góp phần tạo nên động lực để mô hình KTCS phát triển và là một trong những đặc trưng tạo nên tính hấp dẫn của mô hình KTCS đối với người tiêu dùng.

Thứ hai, sự tham gia tích cực của nền tảng công nghệ số vào giao dịch.

Nếu như việc “chia sẻ” nêu trên đã tồn tại từ rất lâu, thì sự hiện diện của nền tảng công nghệ số là một yếu tố phân biệt mô hình KTCS hiện đại so với các thời kỳ trước đó<sup>22</sup>. Lấy ví dụ từ mô hình Airbnb, trong khi người tiêu dùng đã tham gia vào hoạt động cho thuê căn hộ từ nhiều thập kỷ trước, thì sự gia tăng của thị trường trực tuyến với ít rào cản hơn khi tham gia thị trường cùng các biện pháp đánh giá độc lập nhằm tạo niềm tin giữa người cung cấp và người tiêu dùng đã mở ra sự phát triển của mô hình kinh tế mới nhằm trao đổi tài nguyên dư thừa<sup>23</sup>. Các nền tảng trực tuyến đã kết nối số lượng lớn người cung cấp và người tiêu dùng tại cùng một nền tảng duy nhất. Các nền tảng này kết nối các bên tham gia tùy thuộc vào yêu cầu về thời gian,

---

<sup>22</sup> Bryant Cannon and Hanna Chung, 2014, A Framework for Designing Co-Regulation Models Well-Adapted to Technology-Facilitated Sharing Economies, Santa Clara High Technology Law Journal, Vol 31, Issue 1, p.30.

<sup>23</sup> TEXAS A&M TRANSP. INST., REAL-TIME RIDESHARING, 2014, <http://mobility.tamu.edu/mip/strategies-pdfs/travel-options/technical-summary/real-time-ridesharing-4-pg.pdf> (Truy cập ngày 29/3/2022) (bài viết giải thích cách các ứng dụng điện thoại thông minh hỗ trợ sự kết nối giữa lái xe và khách hàng và nhấn mạnh rằng những ứng dụng này đã mở rộng mạng lưới kết nối hơn rất nhiều so với trước đây khi không có sự hỗ trợ của công nghệ); Shmuel. Becher & Tal Z. Zarsky, 2008, E-Contract Doctrine 2.0: Standard Form Contracting in the Age of Online User Participation, Michigan Telecommunications & Technology Law Review, Vol.14, p.344 (bài viết về vions & Technology Law ReviewG, 2014, <http://mobility.tamu.edu/mip/strategies-pdfs/travel-options/technical-summary/real-time-ridesharing-4-pg.pdf> (Truy cập ngày 29/3/2022) (bài viết giải thích cách các ứng dụng trong lĩnh vực kinh doanh trực tuyến so với kinh doanh truyền thống).

địa điểm, giá cả. Không những vậy, những nền tảng này còn cung cấp những thông tin cụ thể mà người cung và người cầu khó có thể tự mình nắm bắt được, ví dụ như: các nền tảng này cho phép truy cập một danh sách những người sẵn sàng cung cấp dịch vụ, tài sản, đồng thời công khai thông tin liên quan đến đánh giá của những người đã sử dụng dịch vụ trước đó nhằm tạo ra một màng lọc kiểm soát chất lượng, giúp người tiêu dùng và cả người cung cấp có thể tự lọc ra những người dùng có tiểu sử bị đánh giá không tốt<sup>24</sup>.

Thứ ba, yếu tố tận dụng nguồn lực dư thừa.

Mô hình KTCS, đặc biệt là mô hình P2P đã góp phần sử dụng nguồn lực một cách bền vững bằng cách tối ưu hóa việc sử dụng nguồn lực. Khi nền kinh tế tối đa hóa công năng sử dụng thay vì tối đa hóa số lượng bán ra thì “chúng ta bắt đầu thấy dấu hiệu của một nền kinh tế xanh”<sup>25</sup>. Lấy ví dụ liên quan đến ô tô, một trong những tài sản có giá trị lớn mà không phải ai cũng có thể sở hữu được. Không phải lúc nào ô tô cũng được sử dụng tối đa công suất mà thường ở trạng thái không sử dụng hoặc chỉ được sử dụng nhằm phục vụ một hoặc hai cá nhân tại một thời điểm, cho đến khi những ứng dụng chia sẻ vận chuyển xuất hiện (Uber, Grab, ...) đã gia tăng thêm năng suất cho những phương tiện này ở cả phương diện tận dụng thời gian dư thừa cũng như tận dụng ghế thừa trên xe trong khi di chuyển thông qua mô hình đi chung xe<sup>26</sup>.

Thứ tư, bên thứ ba đóng vai trò kết nối và không sở hữu tài sản.

Đồng hành với yếu tố tận dụng nguồn lực dư thừa nêu trên, với vai trò là bên thứ ba kết nối nguồn cung và nguồn cầu là sự hiện diện của nhà cung cấp nền tảng

---

<sup>24</sup> Selmar Meents, 2009, The influence of Seller and the Intermediary on buyers' trust in C2C electronic marketplaces, Tinbergen Institute Research, 73-75, 86-89, 2009, (cuốn sách đã mô tả các rủi ro của giao dịch trực tuyến và các điều kiện tiên quyết liên quan đến tạo dựng niềm tin giữa những người tiêu dùng ngang hàng); Tomio Geron, 2013, A irbnb and the Unstoppable Rise of the Share Economy, <https://www.forbes.com/sites/tomiogeron/2013/01/23/airbnb-and-the-unstoppable-rise-of-the-shareeconomy/#3c631157aae3> (bài viết đã giải thích cách KTCS cho phép mọi người có thể vừa là người tiêu dùng lại vừa là người sản xuất bằng cách tận dụng các nguồn lực tương chừng như không thể trao đổi, mua bán được và cách KTCS kết nối từng cá nhân người mua và người bán.) (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>25</sup> Rachael Botsman and Roo Rogers, 2011, tlđđ, p.115.

<sup>26</sup> UberPool, <https://www.uber.com/us/en/ride/uberpool/> (Truy cập ngày 29/3/2022).



số. Hầu hết các mô hình KTCS đều hoạt động thông qua một trang web hoặc một ứng dụng trên điện thoại di động. Nhưng không giống như các trang web hoạt động như một cửa hàng trực tuyến, nền tảng chia sẻ không phải là nhà cung cấp dịch vụ trực tiếp<sup>27</sup>. Thay vào đó, nền tảng cho phép người có nhu cầu kết nối với người cung cấp. Ví dụ, ở ứng dụng DogVacay, ứng dụng này cho phép người chăm sóc vật nuôi kết nối với người chủ vật nuôi thông qua một cổng trang web trực tuyến. Bản thân nền tảng DogVacay không cung cấp dịch vụ chăm vật nuôi hay thuê người trông giữ<sup>28</sup>. Hay như Uber và Airbnb, hai đại diện nổi bật của mô hình KTCS, Uber hay Airbnb đều không sở hữu phương tiện vận tải cũng như bất động sản mà chỉ cung cấp nền tảng số để các bên có nhu cầu kết nối, đồng thời mọi hoạt động trao đổi, giao dịch, thanh toán cũng được thực hiện thông qua nền tảng số được cung cấp bởi Uber và Airbnb.

### **1.3. Phân loại mô hình kinh tế chia sẻ**

Thứ nhất, phân loại mô hình KTCS dựa trên yếu tố về sự chuyển đổi quyền sở hữu. Trong đó, có sự chuyển đổi quyền sở hữu: Olio (Olioex.com)<sup>29</sup>, freecycle network ...<sup>30</sup>; không có sự chuyển đổi quyền sở hữu: Airbnb, Grab, Uber ...

Thứ hai, phân loại theo loại hình thanh toán, ví dụ, có tính chất tiền tệ (tài sản có thể dễ dàng chuyển đổi thành một lượng tiền cố định): Airbnb, Uber, Car2go, Prosper, Lending Club ...; phi tiền tệ (tài sản không thể dễ dàng chuyển đổi thành một lượng tiền cố định trong thời gian ngắn): foodsharing, freecycle, timebanks ...<sup>31</sup>

Thứ ba, dựa vào các chủ thể tham gia vào mô hình KTCS, bao gồm các loại: C2C (consumer to consumer – hình thức kinh doanh giữa người tiêu dùng với người

---

<sup>27</sup> Vanessa Katz, 2015, *Regulating the Sharing Economy*, Berkeley Technology Law Journal, Vol.30, p.1070.

<sup>28</sup> Giới thiệu về dịch vụ DogVacay, <https://www.rover.com/about-us/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>29</sup> Olio, <https://olioex.com/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>30</sup> Freecycle, <https://www.freecycle.org/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>31</sup> Gritzas, G. and Kavoulakos, K.I., 2015, "Diverse economies and alternative spaces: An overview of approaches and practices", *European Urban and Regional Studies*, pp. 1–18; Richardson, L. 2015, "Performing the sharing economy", *Geoforum*, Vol. 67, p. 121–129.

tiêu dùng) hay còn gọi là P2P (peer to peer – hình thức kinh doanh ngang hàng) như: Uber, Airbnb, Grab, Prosper, Lending Club; B2C (business to consumer – hình thức kinh doanh giữa doanh nghiệp với người tiêu dùng) như: Zipcar<sup>32</sup>, bike-sharing; B2B (business to business – hình thức kinh doanh giữa doanh nghiệp với doanh nghiệp) như: Yardclub<sup>33</sup>, floow2<sup>34</sup>.

Thứ tư, căn cứ vào mục đích của các mô hình KTCS, tác giả Schiel có thể chia thành ba hệ thống: (1) Phân phối lại bao gồm chuyển nhượng quyền sở hữu một vật dụng từ nơi mà nó không cần thiết đến nơi có nhu cầu, ví dụ: foodsharing, freecycle, eBay... (2) Cộng tác liên quan đến việc chia sẻ tài nguyên như sản phẩm, thời gian, không gian, tiền bạc và kỹ năng, ví dụ: timebanks, taskrabbit, Uber, Airbnb... ; (3) Hệ thống sản phẩm - dịch vụ cho phép thanh toán tiền cho việc sử dụng các sản phẩm mà không cần sở hữu nó: bikesharing, Netflix, Zipcar ...<sup>35</sup>

Thứ năm, căn cứ vào các lĩnh vực của mô hình KTCS, Pricewaterhousecoopers chia thành 5 lĩnh vực trọng tâm bao gồm: (1) du lịch: Airbnb; (2) vận tải: Uber, Grab, Zipcar, Car2go ...; (3) tài chính: crowdfunding, cho vay ngang hàng ...; (4) nhân sự: Taskrabbit, Easyshiff, Gigwalk, timebank...; âm nhạc và video trực tuyến: Netflix<sup>36</sup>. Ngoài ra còn có các lĩnh vực khác như: chăm sóc sức khỏe: HelpAround; thức ăn: foodsharing; hoặc tổng hợp: freecycle.

Có thể thấy rằng, hiện nay, mô hình KTCS không chỉ đơn thuần là những hoạt động giao dịch giữa người tiêu dùng với người tiêu dùng (mô hình P2P) nhằm tận dụng nguồn tài nguyên dư thừa thông qua các nền tảng số, điển hình như mô hình

---

<sup>32</sup> Zipcar, <https://www.zipcar.com/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>33</sup> Yardclub <https://www.yardclub.com/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>34</sup> Floow2, <https://www.floow2.com/sharing-marketplace.html> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>35</sup> Beyond Zipcar: Collaborative Consumption, Harvard Business Review edition September–October 2010; Botsman, R. & Rogers, R. (2011). What's Mine Is Yours: How Collaborative Consumption Is Changing the Way We Live. London: HarperCollins.

<sup>36</sup> “The Sharing Economy: Consumer Intelligence Series” (2015), online: PricewaterhouseCoopers [“The Sharing Economy”], p.14 (Truy cập ngày 29/3/2022).

Airbnb, Uber, mà còn là mô hình B2C và B2B, hai mô hình này đã xuất hiện từ rất lâu trước khi có sự phát triển của công nghệ. Dưới sự tác động của công nghệ, hai mô hình này chỉ đơn thuần được tăng tốc và đơn giản hóa. Bởi vậy, đây là lý do tại sao khi nghiên cứu về mô hình KTCS, mô hình C2C hay còn gọi là P2P (chia sẻ ngang hàng) vẫn là một mô hình đặc trưng nhất, thể hiện rõ nét nhất những khía cạnh cũng như mục tiêu của KTCS<sup>37</sup>.

## **1.4. Vai trò của mô hình kinh tế chia sẻ**

### ***1.4.1. Đối với người có nhu cầu sử dụng nền tảng***

Thứ nhất, giá cả cạnh tranh.

Đây là một lợi thế rất lớn của mô hình KTCS so với mô hình kinh tế truyền thống. Rất nhiều sản phẩm cũng như dịch vụ được cung cấp với giá thấp hơn so với những sản phẩm, dịch vụ tương tự được cung cấp từ khu vực kinh tế truyền thống. Người tiêu dùng khi tham gia vào giao dịch thuê phòng thông qua Airbnb, sử dụng dịch vụ đi xe của Uber hay Lyft, dịch vụ thông qua Craigslist và Taskrabbit đều cho rằng động lực lớn khiến họ lựa chọn các ứng dụng này là giá cả cạnh tranh<sup>38</sup>. Yochai Benkler đã phân tích rất kỹ vấn đề tiết kiệm chi phí thu thập thông tin của các mạng lưới kết nối ngang hàng và phát hiện ra rằng, khi các mạng lưới này hoạt động trên thị trường, chúng đã mang lại lợi ích cho người tiêu dùng thông qua việc giảm giá thành<sup>39</sup>.

Thứ hai, sản phẩm và dịch vụ đa dạng.

---

<sup>37</sup> The sharing economy, <https://www.ionos.com/digitalguide/online-marketing/online-sales/sharing-economy/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>38</sup> Neil Irwin, 2014, How Cheap Can a Car Trip Get? , N.Y. TIMES, § 4 (Sunday Review), p.3; Koopman et al., 2015, The Sharing Economy and Consumer Protection Regulation: The Case for Policy Change , The Journal of Business, Entrepreneurship & the Law, Vol.8, Issue 2, p.529-545, (bài viết lập luận rằng nền KTCS tạo ra giá trị bằng cách cắt giảm chi phí giao dịch).

<sup>39</sup> Yochai Benkler, 2002, Coase's Penguin, or, Linux and The Nature of the Firm, Yale Law Journal, Vol. 112, p.407-415.

Đây cũng là một lợi thế khác tạo nên thành công của mô hình KTCS<sup>40</sup>. Có rất nhiều ví dụ chứng minh rằng trong mô hình KTCS, hàng hóa và dịch vụ hết sức đa dạng nhằm đáp ứng nhu cầu phong phú của người mua. Như Airbnb quảng cáo trên ứng dụng của mình, “bạn có thể thuê một căn phòng từ trong lâu đài tráng lệ hay một căn hộ ngoại ô bình thường” thông qua dịch vụ của họ<sup>41</sup>. Mô hình Taskrabbit cũng là một ví dụ minh chứng cho đặc điểm này của mô hình KTCS. Taskrabbit cung cấp ứng dụng kết nối những người lao động (NLĐ) tự do và những người có nhu cầu tìm người trợ giúp thực hiện các công việc ngắn hạn. Từ mua sắm đến xây dựng, từ giao hàng cho đến những việc vặt tại nhà, thậm chí công việc chỉ là đứng xếp hàng... chỉ cần có nhu cầu, Taskrabbit sẽ kết nối và giúp các công việc này được thực hiện nhanh chóng thông qua mạng lưới Tasker đông đảo<sup>42</sup>.

Thứ ba, chính là tốc độ truy cập, lợi ích cá nhân hóa và các lợi ích khác.

Điều này cũng góp phần tạo ra lợi thế cạnh tranh giữa mô hình KTCS và kinh tế truyền thống. Liên quan đến dịch vụ cho thuê xe, nhiều người tiêu dùng đánh giá rằng, thông qua Uber hay Lyft, họ sẽ dễ dàng gọi được xe hơn là gọi taxi thông thường<sup>43</sup>. Đối với trường hợp của Airbnb, cả chủ nhà và người thuê đều cho rằng họ có thể thuận lợi lựa chọn khách hàng và phòng nghỉ phù hợp với mong muốn của mình<sup>44</sup>.

---

<sup>40</sup> Dominic Basulto, The Sharing Economy: How Do You Stop Something You Can't Keep Up With? <https://www.washingtonpost.com/news/innovations/wp/2013/05/24/the-sharing-economy-how-do-you-stopsomething-you-cant-keep-up-with/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>41</sup> Every home is a destination, <https://www.airbnb.com/luxury> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>42</sup> Devon Delfino và Kelsey Sheehy, How to Start working odd jobs at Taskrabbit, <https://www.nerdwallet.com/blog/finance/getting-started-with-taskrabbit/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>43</sup> Lisa Rayle et al., 2014, App-Based, On-Demand Ride Services: Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco, [https://www.its.dot.gov/itspac/dec2014/ridesourcingwhitepaper\\_nov2014.pdf](https://www.its.dot.gov/itspac/dec2014/ridesourcingwhitepaper_nov2014.pdf) (tác giả nhận thấy rằng các dịch vụ vận chuyển thông qua chia sẻ luôn có thời gian chờ ngắn hơn so với taxi truyền thống) (Truy cập ngày 29/3/2022); Geoffrey A. Fowler, 2014, Race Is On: Ride-Sharing Car Services Versus a Taxi, <https://www.wsj.com/articles/testing-uberx-lyft-and-sidecar-against-a-cab-in-six-cities-1394585026> (Truy cập ngày 29/3/2022), (bài viết cho rằng tổng thời gian từ lúc gọi xe cho đến khi kết thúc chuyến đi ngắn hơn so với sử dụng taxi truyền thống).

<sup>44</sup> Thủy Tiên, Airbnb là gì? Tiềm năng phát triển Airbnb tại Việt Nam, <https://iconicjob.vn/blog/airbnb-la-gitiem-nang-phat-trien-airbnb-tai-viet-nam/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

### ***1.4.2. Đối với nhà cung cấp nền tảng***

Thứ nhất, chi phí giao dịch thấp thông qua hoạt động chia sẻ.

Từ phía nhà cung cấp, điều tạo nên tính cách mạng của mô hình KTCS là việc khi tham gia vào mô hình này, những cá nhân và doanh nghiệp nhỏ đã trao một số chức năng quan trọng liên quan đến việc kinh doanh của mình cho nền tảng chia sẻ. Ví dụ, khi trở thành chủ nhà tham gia vào Airbnb, các cá nhân có bất động sản cho thuê đã giao cho Airbnb chức năng xác định nhu cầu thị trường, quảng cáo bất động sản của họ phục vụ mục đích cho thuê, duy trì sự ổn định của nguồn cung cho khách hàng, cung cấp nền tảng để từ đó các giao dịch được diễn ra<sup>45</sup>. Thiếu đi công nghệ của các nền tảng chia sẻ, mỗi chủ nhà sẽ phải tự mình thực hiện các chức năng nêu trên, ví dụ, các chủ nhà sẽ phải tự tìm kênh quảng cáo cho bất động sản của mình, đồng thời tự mình ký kết các thỏa thuận cá nhân với khách hàng<sup>46</sup>. Trong nhiều trường hợp, chi phí tự mình thực hiện các nhiệm vụ này đối với các cá nhân cũng như các nhà kinh doanh nhỏ là rất lớn đồng thời hiệu quả không cao nếu so với sử dụng nền tảng số.

Thứ hai, tham gia thị trường một cách thuận tiện.

Một yếu tố đặc thù của thị trường chia sẻ là tạo ra khả năng thu hút sự tham gia bình đẳng và thuận lợi cho các nhà cung cấp có nhu cầu. Trong bối cảnh thị trường cạnh tranh khốc liệt với nhiều doanh nghiệp truyền thống vốn đã lớn mạnh và khẳng định được vị trí từ lâu như hiện nay, nhiều nhà cung cấp và các học giả cho rằng chính mô hình KTCS với mạng lưới chia sẻ ngang hàng đã góp phần tạo ra cơ hội gia nhập thị trường dễ dàng hơn cho những cá nhân có nguồn lực dư thừa và những doanh nghiệp siêu nhỏ<sup>47</sup>.

---

<sup>45</sup> How To Host, AIRBNB, <https://www.airbnb.com/r/createacc> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>46</sup> Koopman et al., 2015, The Sharing Economy and Consumer Protection Regulation: The Case for Policy Change, The Journal of Business, Entrepreneurship & the Law, Vol.8, Issue 2.

<sup>47</sup> Lisa Gansky, 2010, The Mesh: Why the Future of Business is Sharing, <https://informationdj.files.wordpress.com/2012/01/future-of-business-is-lisa-gansky.pdf> (Truy cập ngày 29/3/2022).

### **1.4.3. Đối với cộng đồng xã hội**

Thứ nhất, tăng cường kết nối và tạo niềm tin cộng đồng.

Với sự trợ giúp của công nghệ số, dường như chúng ta đang bước vào một kỷ nguyên của kết nối cộng đồng thông qua giao dịch, trao đổi trong mạng lưới của mô hình KTCS. Ngày nay, chúng ta thoải mái ngồi lên xe của một người hoàn toàn xa lạ (thông qua Uber, Grab, Lyft), sẵn sàng chào đón người lạ vào sử dụng nhà của chúng ta (thông qua Airbnb), để thú cưng của chúng ta chăm sóc tại nhà một người hoàn toàn xa lạ trong thời gian chúng ta đi vắng (thông qua DogVacay, Rover), thưởng thức bữa tối tại nhà một đầu bếp không chuyên trong chính căn bếp của họ (thông qua Feastly), thay vì để xe dư thừa, chúng ta cho người lạ thuê (thông qua RelayRides, Getaround), để người lạ vào nhà làm việc vặt (thông qua TaskRabbit) ... Chúng ta đang giao phó cho những người hoàn toàn xa lạ những trải nghiệm cá nhân và những tài sản quý giá nhất<sup>48</sup>. Để tạo được niềm tin giữa những người cung cấp và những người có nhu cầu, các nền tảng chia sẻ dựa vào nhiều tính năng khác nhau để giảm chi phí thông tin xác định xem nhà cung cấp và người sử dụng dịch vụ có đáng tin cậy không. Nhiều nền tảng chia sẻ kết hợp tính năng tích hợp với mạng xã hội, chúng cho phép người dùng có thể: (1) tạo hồ sơ cá nhân, (2) kết nối được với hồ sơ của người khác; (3) tìm kiếm các kết nối. Các tính năng này giúp cho nền tảng chia sẻ có thể kiểm tra thông tin và hoạt động của các tài khoản người cung cấp cũng như người sử dụng. Ngoài ra, nền tảng chia sẻ còn phát triển các tính năng đánh giá hai chiều, công khai các nhận xét, đánh giá của người từng sử dụng dịch vụ trước đó nhằm sàng lọc những người cung cấp cũng như sử dụng dịch vụ có lịch sử xấu. Bên thứ ba đóng vai trò là nhà cung cấp nền tảng số đã có nhiều nỗ lực trong việc

---

Koopman et al., 2015, tldd, p.15 ( tác giả lập luận rằng KTCS cho phép các nhà cung cấp tạo ra giá trị cho khách hàng, những người vốn từ lâu đã được phục vụ bởi các doanh nghiệp truyền thống.)

<sup>48</sup> Jason Tanz, 2014, How Airbnb and Lyft finally got Americans to trust each other, <https://www.wired.com/2014/04/trust-in-the-share-economy/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

xây dựng niềm tin với các bên và đảm bảo giao dịch được diễn ra an toàn. Lấy ví dụ về mô hình Airbnb, ban đầu, các nhà sáng lập Airbnb bao gồm Bryan Chesky, Joe Gebbia và Nate Blecharczyk, hình dung rằng Airbnb chỉ như một mạng giao vật nhằm kết nối những người có nhu cầu thuê nhà với các chủ nhà và sau đó các hoạt động trao đổi giao dịch sẽ diễn ra giữa hai bên<sup>49</sup>. Tuy nhiên, qua thời gian, công ty đã mở rộng vai trò của mình trong việc xử lý các khoản thanh toán, lưu trữ các đánh giá giữa các bên, thuê nhiếp ảnh gia chụp lại bất động sản nhằm mục đích quảng cáo, và cung cấp nền tảng để chủ nhà và khách có thể trao đổi với nhau. Đặc biệt, sau sự kiện vào tháng 6/2011, một chủ nhà tên EJ đã phát hiện ra căn hộ của cô bị đánh cắp đồ trang sức, hộ chiếu và thẻ tín dụng bởi những vị khách, Airbnb đã thay đổi chính sách của mình liên quan đến chính sách bảo vệ cả chủ nhà và khách hàng như: thiết lập đường dây nóng 24/7, thiết lập một tài khoản đền bù thiệt hại cho chủ nhà lên đến 50.000 đô la, sau đó tăng lên 1 triệu đô la khi có thiệt hại xảy ra<sup>50</sup>.

Thứ hai, tối ưu hóa nguồn lực dư thừa, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

Mô hình KTCS giúp người tiêu dùng kiếm tiền bằng cách cho thuê hoặc tái sử dụng sản phẩm, tài nguyên chưa sử dụng, không còn hữu dụng với người sở hữu, ví dụ: cho thuê một căn nhà thông qua Airbnb, cho thuê xe hơi, thậm chí chia sẻ đồ ăn thừa cho những người cần đến... Tất cả những điều này đã góp phần giảm thiểu chất thải bằng cách thay vì vứt bỏ chúng, giờ đây người ta có thể tìm được cách để cho thuê lại hoặc tái sử dụng những tài nguyên dư thừa<sup>51</sup>. Một số ví dụ liên quan đến vấn đề này phải kể đến các nền tảng như: Wallapop hoặc Vibbo của Tây Ban Nha, nơi

---

<sup>49</sup> Jason Tanz, 2014, tldd; Lyneka Little, San Francisco Burglary Inspires changes at Airbnb <https://abcnews.go.com/Business/airbnb-user-horrified-home-burglarized-vandalizedtrashed/story?id=14183840>(Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>50</sup> Airbnb's Host Guarantee, <https://www.airbnb.com/guarantee>(Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>51</sup> Hannah Neuburger, 2019, The ever-growing sharing economy: Pros and cons, <https://www.eustartups.com/2019/02/the-ever-growing-sharing-economy-pros-and-cons/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

mà cho phép người dùng có thể rao bán hàng tiêu dùng cũ; hay như Leftoverswap, cho phép chia sẻ đồ ăn thừa với những người trong cộng đồng; ứng dụng Lendi cho phép hàng xóm có thể mượn đồ dùng của nhau. Tất cả những ứng dụng này giúp con người tiết kiệm tài nguyên và giảm sự tiêu thụ, giảm chi tiêu và bảo vệ môi trường.

Thứ ba, tạo ảnh hưởng tích cực cho thị trường lao động.

Sự phát triển của mô hình KTCS không chỉ tối ưu hóa lợi nhuận bằng cách tối ưu hóa nguồn lực dư thừa mà cùng với đó đã làm thay đổi thị trường lao động bằng việc gia tăng số lượng việc làm và tăng cường tính linh hoạt trong lao động. Ngày nay, số lượng những NLD tham gia thực hiện các công việc bán thời gian, ngắn hạn đang gia tăng nhanh chóng. Nền tảng kỹ thuật số tạo điều kiện cắt giảm chi phí giao dịch đồng thời kết nối NLD và người có nhu cầu sử dụng lao động một cách nhanh chóng<sup>52</sup>. Không những thế, từ phía NLD, họ có toàn quyền quyết định khi nào và nơi họ làm việc. Điều này thích hợp với những người gặp khó khăn trong việc sắp xếp thời gian để tham gia vào thị trường lao động truyền thống. Ngoài ra, yêu cầu và thủ tục gia nhập thị trường lao động của mô hình KTCS cũng rất đơn giản khiến cho các nhóm NLD bị mất cơ hội việc làm trong thị trường lao động truyền thống do trình độ học vấn thấp, lý lịch không tốt, hoặc các vấn đề khác có thể dễ dàng tiếp cận việc làm, tạo thêm thu nhập trong mô hình KTCS<sup>53</sup>.

Thứ tư, tăng cường cạnh tranh và thúc đẩy sự thay đổi tích cực của khu vực kinh tế truyền thống.

Các doanh nghiệp trong mô hình KTCS không chỉ cạnh tranh với nhau mà sự xuất hiện của các mô hình này đang trở thành mối đe dọa cho các doanh nghiệp thuộc khu vực kinh tế truyền thống kinh doanh trong cùng lĩnh vực. Có thể lấy minh chứng

---

<sup>52</sup> Josep Mestres Domenech, The sharing economy and the labour market, <https://www.caixabankresearch.com/en/sharing-economy-and-labour-market> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>53</sup> Tawana R. Dillahunt and Amelia R. Malone, 2015, The Promise of the Sharing economy among disadvantaged communities, <http://socialinnovations.us/assets/papers/pn0389-dillahuntv2.pdf> (Truy cập ngày 29/3/2022).



từ Airbnb và Uber, cả Airbnb và Uber đều không sở hữu bất động sản hay phương tiện vận tải. Điều này đã giảm gánh nặng lớn liên quan đến nguồn vốn khi gia nhập thị trường cho Uber và Airbnb. Bên cạnh đó, sự phong phú trong khả năng cung cấp sản phẩm, dịch vụ đáp ứng đa dạng nhu cầu khách hàng cũng là những điểm mạnh của Airbnb so với mô hình khách sạn và resort thông thường. Vì thế, sự xuất hiện của Airbnb đã làm tăng đáng kể nguồn cung cho nhu cầu thuê nhà ở trong các chuyến du lịch hay công tác ngắn ngày của khách hàng và được cho rằng đã góp phần không nhỏ làm giảm giá dịch vụ thuê phòng ở các khách sạn hay resort<sup>54</sup>. Thậm chí có nghiên cứu chỉ ra rằng, Airbnb đã khiến cho ngành kinh doanh khách sạn sụt giảm doanh thu đáng kể<sup>55</sup>. Chính những áp lực cạnh tranh này đã đặt mô hình kinh doanh truyền thống đứng trước sự lựa chọn phải cải tiến nhằm đáp ứng mong đợi ngày càng cao của khách hàng<sup>56</sup>. Ngày nay, các hãng taxi cũng đã cho phép người dùng gọi xe và trả tiền thông qua các ứng dụng trên di động như cách mà Uber và Lyft đang sử dụng<sup>57</sup>.

---

<sup>54</sup> Amy Platt, NYC Hotel Rates May be Dropping Thanks to Airbnb, <https://ny.curbed.com/2016/4/19/11458984/airbnb-new-york-hotel-rates-dropping> (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>55</sup> Georgios Zervas et al., The rise of the Sharing economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry (Bos.Univ.Sch. of Mgmt., Working paper No.2013-16,2016), <http://people.bu.edu/zg/publications/airbnb.pdf>, (Truy cập ngày 29/3/2022).

<sup>56</sup> Ryan Calo and Alex Rosenblat, 2017, The Taking Economy: Uber, Information and Power, Columbia Law Review, Vol.117, p.1643.

<sup>57</sup> Ví dụ như ứng dụng gọi taxi Curb ở Hoa Kỳ, cho phép người dùng kết nối và gọi taxi thông qua ứng dụng trên điện thoại. Curb kết nối với khoảng 50.000 taxi và 100.000 lái xe và cung cấp ứng dụng trên Iphone và Android. <https://mobileapp.gocurb.com/> (Truy cập ngày 29/3/2022).

## **Tiểu kết chương 1**

Mô hình kinh tế chia sẻ là một mô hình tổ chức và thực hiện hoạt động kinh doanh kết hợp giữa sở hữu và chia sẻ dựa trên nền tảng và các ứng dụng công nghệ, mà ở đó tài sản và dịch vụ được chia sẻ cho nhiều người sử dụng trên thị trường thông qua việc sử dụng các nền tảng số.

Để phân loại mô hình KTCS, chúng ta phải dựa vào yếu tố của sự chuyển đổi quyền sở hữu. Các yếu tố để phân loại mô hình KTCS bao gồm: loại hình thanh toán, chủ thể tham gia, mục đích của các mô hình KTCS (phân phối lại bao gồm chuyển nhượng quyền sở hữu một vật dụng từ nơi mà nó không cần thiết đến nơi có nhu cầu; cộng tác liên quan đến việc chia sẻ tài nguyên như sản phẩm, thời gian, không gian, tiền bạc và kỹ năng và hệ thống sản phẩm - dịch vụ cho phép thanh toán tiền cho việc sử dụng các sản phẩm mà không cần sở hữu nó) và các lĩnh vực (du lịch, vận tải, tài chính, nhân sự, âm nhạc và video trực tuyến, ...). Qua đó, chúng ta có thể thấy mô hình C2C hay còn gọi là P2P (chia sẻ ngang hàng) vẫn là một mô hình đặc trưng nhất, thể hiện rõ nét nhất những khía cạnh cũng như mục tiêu của KTCS.

Theo như phân tích của các tác giả nghiên cứu về mô hình KTCS, chúng ta có thể thấy mô hình KTCS nói chung có hai đặc điểm bao gồm: ưu tiên sử dụng thay vì sở hữu và sự tham gia tích cực của nền tảng công nghệ số vào giao dịch. Bên cạnh đó là những đặc điểm của mô hình KTCS ngang hàng gồm: yếu tố tận dụng nguồn lực dư thừa hay sự hiện diện của các nhà cung cấp nền tảng số đóng vai trò kết nối và không sở hữu tài sản. Tất cả những yếu tố đó giúp ta nhận biết được vai trò của nền KTCS thông qua các lợi ích cho người có nhu cầu, nhà cung cấp nền tảng và những tác động đến sự phát triển của xã hội.

## Chương 2

# THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT ĐIỀU CHỈNH MÔ HÌNH KINH TẾ CHIA SẺ Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

### 2.1. Sự phát triển mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam

Tại thị trường Việt Nam hiện nay, mô hình KTCS chưa phát triển mạnh như ở nhiều nước nhưng mô hình kinh tế mới này cũng đã xuất hiện và có nhiều tiềm năng để phát triển. Một trong những yếu tố quan trọng để tạo điều kiện cho mô hình KTCS phát triển là sự phát triển của công nghệ thông tin, điện thoại di động và internet ở Việt Nam trong những năm gần đây (xem bảng 2.1). Với quy mô dân số 96,9 triệu người (đầu năm 2020), trong đó khoảng hơn 70% dân số đang sử dụng điện thoại di động (tương đương 68,17 triệu người)<sup>58</sup>, số lượng điện thoại di động, máy tính đang sử dụng cũng rất lớn (145,8 triệu thuê bao điện thoại di động<sup>59</sup>, thuê bao băng rộng di động (3G, 4G) là 65,33 triệu)<sup>60</sup>. Qua đây có thể thấy rằng, khả năng sử dụng công nghệ, sử dụng các ứng dụng trên điện thoại hay Internet là rất dễ dàng và thuận tiện với đa phần người dân. Việt Nam đang là thị trường tiềm năng thu hút đầu tư phát triển kinh tế nói chung và kinh doanh theo mô hình KTCS nói riêng.

Bảng 2.1: Số lượng người dùng Internet và điện thoại di động tại Việt Nam

|  | Năm 2014    | Năm 2015    | Năm 2016    | Năm 2017    | Năm 2018    |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Số thuê bao di động                    | 136,124,148 | 120,324,052 | 120,600,235 | 120,016,181 | 140,630,140 |
| Cá nhân sử dụng internet<br>(% dân số) | 41%         | 45%         | 53%         | 58.14%      | 70.35%      |

Nguồn: Data worldbank.org

<sup>58</sup> VNETWORK, 2020, Thống kê Internet Việt Nam 2020, <https://vnetwork.vn/news/thong-ke-internet-vietnam-2020> (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>59</sup> Như trên.

<sup>60</sup> Châu Anh, Cả nước có 65,33 triệu thuê bao 3G, 4G, <http://hanoimoi.com.vn/tin-tuc/Oto-xemay/971954/canuc-co-6533-trieu-thue-bao-3g-4g> (Truy cập ngày 5/4/2022).

Bên cạnh đó, theo khảo sát của Nielsen năm 2014 thực hiện ở 60 quốc gia trên thế giới về mô hình KTCS, Việt Nam là một trong 13 quốc gia có tỷ lệ phản hồi cao nhất về khả năng sử dụng các dịch vụ từ mô hình KTCS (76%)<sup>61</sup>. Ngoài ra, thương mại điện tử (TMĐT) đang trở thành một hình thái kinh doanh phổ biến và có sức lan tỏa mạnh mẽ trong cộng đồng người tiêu dùng. Việt Nam là quốc gia có tốc độ tăng trưởng về thị phần bán lẻ thuộc top ba của khu vực Đông Nam Á. Từ năm 2015 đến nay, tốc độ tăng trưởng của 03 nền kinh tế Internet lớn nhất khu vực Đông Nam Á đạt trung bình 33 - 35%, theo đó Việt Nam là 38% (Indonesia đứng đầu với 49%)<sup>62</sup>. Thị trường thương mại điện tử bán lẻ Việt Nam tăng từ 2,2 tỷ USD năm 2013 lên 10,08 tỷ USD năm 2019; tốc độ tăng trưởng giai đoạn 05 năm trở lại đây ổn định ở mức 30%/năm, năm 2020, mặc dù bị tác động bởi dịch bệnh Covid-19, doanh thu TMĐT Việt Nam vẫn tăng trưởng khoảng 17%, đạt 12 tỷ USD, ước tính chiếm 5,4% tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng cả nước<sup>63</sup>. Những số liệu thống kê trên cho thấy, Việt Nam đang có dư địa rất lớn để mô hình KTCS phát triển trong tương lai gần<sup>64</sup>.

Nhiều mô hình KTCS đã xuất hiện ở Việt Nam trong khoảng gần một thập niên trở lại đây, trong đó nổi lên ba loại hình dịch vụ: (1) Dịch vụ chia sẻ phương tiện giao thông (như Grab, Go Viet, Dichung, Fastgo, Be ...; (2) Dịch vụ lưu trú (như Airbnb, Travelmob, Luxstay); (3) Dịch vụ cho vay ngang hàng (Chủ yếu tập trung vào các doanh nghiệp Fintech). Ngoài ra, nhiều dịch vụ khác cũng đã được hình

---

<sup>61</sup> Nielson, Is sharing the new buying, reputation and trust are emerging as new currencies, T5/2014, p.5.

<sup>62</sup> Theo báo cáo "Nền kinh tế Internet Đông Nam Á" năm 2019 của Google và Temasek, tốc độ tăng trưởng doanh thu kinh tế Internet của Việt Nam đạt khoảng 25%/năm, ước đạt 43 tỷ USD vào năm 2025 (số liệu này không bao gồm doanh thu từ dịch vụ Online Media là 36 tỷ USD).

<sup>63</sup> Số liệu sách trắng thương mại điện tử năm 2019. Xem thêm, dự thảo Tờ trình dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 52/2013/NĐ-CP ngày 16/5/2013 của Chính phủ về Thương mại điện tử, tr.3.

<sup>64</sup> PGS.TS.Nguyễn Đình Luận, KTCS và tiềm năng phát triển tại Việt Nam, <https://tapchitaichinh.vn/nghiencuu-trao-doi/kinh-te-chia-se-va-tiem-nang-phat-trien-tai-viet-nam-302040.html> (Truy cập 5/4/2022).

thành như dịch vụ du lịch, chia sẻ không gian làm việc (coworking space), gửi xe, chia sẻ lao động và việc làm, ...<sup>65</sup>

Trong lĩnh vực vận tải, các doanh nghiệp hoạt động theo mô hình KTCS đã huy động một số lượng lớn phương tiện vận tải (ô tô, xe máy) của cá nhân, đơn vị kinh doanh tham gia vào loại hình dịch vụ vận tải trực tuyến (Grab, Gojek, Dichung, Fastgo, Be). Trong 02 năm (tháng 01/2016 - 01/2018), thực hiện Đề án 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” (Grab car), cả nước đã có 866 đơn vị vận tải (doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải) với 36.809 phương tiện và thu hút hàng chục ngàn lao động tham gia<sup>66</sup>. Báo cáo nghiên cứu về nền kinh tế số Đông Nam Á năm 2019 của Google, Temasek Holdings, Bain&Co nhận định, quy mô thị trường gọi xe và giao đồ ăn trực tuyến tại Việt Nam đạt doanh thu 1,1 tỷ USD vào năm 2019, tăng hơn 5 lần so với năm 2015 (200 triệu USD) và dự báo đạt 4 tỷ USD vào năm 2025 ...<sup>67</sup> Trong đó, đáng lưu ý là ngoài việc sử dụng phương tiện, tài sản nhàn rỗi để đưa vào kinh doanh, có một tỷ lệ đáng kể là các phương tiện, tài sản được đầu tư mới cho mục đích kinh doanh theo mô hình kinh tế chia sẻ.

Trong lĩnh vực lưu trú du lịch, đến tháng 1/2019 đã huy động được khoảng 18.230 cơ sở lưu trú tham gia mô hình Airbnb và còn nhiều cơ sở kinh doanh chia sẻ phòng ở, phòng làm việc đăng ký ở các ứng dụng khác<sup>68</sup>. Đối với loại hình kinh tế chia sẻ kết hợp văn phòng - khách sạn, theo số liệu thống kê các dự án bất động sản do Bộ Xây Dựng thẩm định thiết kế cơ sở, từ năm 2015 đến hết năm 2019 có khoảng

---

<sup>65</sup> TS. Chu Thị Hoa, 2020, “Kinh tế chia sẻ trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 và một số yêu cầu về xây dựng pháp luật ở Việt Nam hiện nay”, Tạp chí nghề luật số 7/2019, tr. 24-31.

<sup>66</sup> Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2020, Báo cáo đánh giá tác động của một số loại hình kinh tế chia sẻ chính tới nền kinh tế, tr.5.

<sup>67</sup> Mai Chi, Nhiều vấn đề pháp lý cần hoàn thiện để phát triển mô hình kinh tế chia sẻ, [https://pbgdpl.hanoi.gov.vn/tin-noi-bat/-/asset\\_publisher/sxBNLsQSLyY8/content/nhieu-van-e-phap-ly-canhoan-thien-e-phat-trien-mo-hinh-kinh-te-chia-se?\\_101\\_INSTANCE\\_sxBNLsQSLyY8\\_viewMode=view](https://pbgdpl.hanoi.gov.vn/tin-noi-bat/-/asset_publisher/sxBNLsQSLyY8/content/nhieu-van-e-phap-ly-canhoan-thien-e-phat-trien-mo-hinh-kinh-te-chia-se?_101_INSTANCE_sxBNLsQSLyY8_viewMode=view). (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>68</sup> Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2020, Báo cáo đánh giá tác động của một số loại hình kinh tế chia sẻ chính tới nền kinh tế, tr.5.

trên 58.000 căn hộ Officetel đã được đầu tư xây dựng thuộc trên 130 dự án, trong đó có 60 dự án với trên 17.000 căn officetel và trên 70 dự án với khoảng trên 41.000 căn Condotel<sup>69</sup>. Ngoài ra, còn hàng chục nghìn căn Condotel, officetel đã được đầu tư xây dựng tại các dự án đầu tư do các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương thẩm định thiết kế cơ sở theo thẩm quyền. Tính riêng năm 2019, tổng số căn hộ Officetel tại các dự án được Bộ xây dựng thẩm định là 702 căn<sup>70</sup>.

Trong chưa đầy bốn năm kể từ khi manh nha xuất hiện tại Việt Nam, số lượng căn hộ/phòng đăng ký cho thuê trên hệ thống Airbnb của Việt Nam đã tăng gấp hơn 40 lần, từ 1.000 trong năm 2015 lên tới hơn 40.000 đầu năm 2019<sup>71</sup>. Hiện nay đang có khoảng 18.230 chủ nhà cho thuê trên nền tảng Airbnb; trong đó, có 69% chủ nhà có nhiều phòng và căn hộ cho thuê, chỉ có 31% số chủ nhà có một phòng cho thuê<sup>72</sup>. Doanh thu trung bình hàng tháng của chủ nhà ở TP Hồ Chí Minh là hơn 11 triệu đồng mùa cao điểm, hơn 8 triệu đồng mùa thấp điểm, tương tự với Hà Nội là gần 7 triệu đồng và hơn 5 triệu đồng<sup>73</sup>. Những số liệu nêu trên cho thấy Airbnb không còn đơn thuần là kênh gia tăng thu nhập cho chủ nhà có phòng nhàn rỗi mà đã trở thành sản phẩm kinh doanh du lịch bằng hình thức đầu tư bất động sản. Trên thực tế, xuất hiện không ít nhà đầu tư tự bỏ vốn thuê lại các căn hộ, phòng trống, trang bị cơ sở vật chất để kinh doanh bằng mô hình Airbnb; tạo ra sự cạnh tranh với hoạt động kinh doanh nhà nghỉ, khách sạn truyền thống<sup>74</sup>.

Trong lĩnh vực tài chính-ngân hàng, số lượng các công ty Fintech tham gia cung ứng dịch vụ trên thị trường Việt Nam đã tăng gấp 04 lần từ khoảng 40 Công ty

---

<sup>69</sup> Bộ Kế hoạch và đầu tư, 2020, Báo cáo đánh giá tác động của một số loại hình kinh tế chia sẻ chính tới nền kinh tế, tr.6.

<sup>70</sup> Thanh Phương, Ngụy cơ thất thu thuế từ các loại hình kinh tế chia sẻ, <https://taichinhdoanhnghiep.net.vn/nguy-co-that-thu-thue-tu-cac-loai-hinh-kinh-te-chia-se-d17304.html>. (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>71</sup> Báo cáo Homesharing Vietnam insight report, 2019, Outbox Consulting, tr.9.

<sup>72</sup> Như trên, tr.13.

<sup>73</sup> Như trên, tr.11.

<sup>74</sup> Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2020, Báo cáo đánh giá tác động của một số loại hình KTCS chính tới nền kinh tế, tr.5.

cuối năm 2016 lên tới 150 Công ty vào đầu năm 2020, trong đó có khoảng 100 công ty đang hoạt động cho vay ngang hàng<sup>75</sup>. Các nhà đầu tư nước ngoài cũng rất quan tâm đến thị trường cho vay tiêu dùng của Việt Nam, trong số khoảng 100 công ty cho vay ngang hàng đã đi vào hoạt động chính thức và đang trong giai đoạn thử nghiệm ở Việt Nam, phần lớn là các công ty của nhà đầu tư nước ngoài (Tima, Trust Circle, Lendomo, Wecash, Interloan ...). Trong đó, có một số công ty cho vay ngang hàng có nguồn gốc từ Trung Quốc, Nga, Singapore, Indonesia ...<sup>76</sup>

Bên cạnh những mặt tích cực, mô hình KTCS tại Việt Nam hiện nay cũng bộc lộ những hạn chế khiến các cơ quan quản lý nhà nước khá lúng túng trong việc xác định bản chất và cách thức vận hành, quản lý mô hình kinh tế mới này. Nhìn chung, hầu hết văn bản pháp luật hiện hành chưa có quy định cụ thể liên quan đến KTCS như trong Luật Đầu tư và Luật Doanh nghiệp (từ phiên bản năm 2014 đến phiên bản năm 2020), và các quy định pháp luật khác như pháp luật về thuế, về thương mại điện tử (Luật Giao dịch điện tử 2005 và các văn bản hướng dẫn thi hành),... Mô hình kinh tế chia sẻ đã và đang hiện hữu trong nền kinh tế Việt Nam với đồng thời cả những lợi ích và rủi ro tiềm ẩn. Dù muốn hay không muốn thì các nhà hoạch định chính sách vẫn cần tiếp tục có những nghiên cứu cần thiết để tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật nhằm quản lý tốt hơn sự phát triển của mô hình KTCS với mục tiêu khuyến khích những ưu điểm và hạn chế những mặt trái của mô hình KTCS có thể gây ra đối với xã hội.

---

<sup>75</sup> Mai Phương, 2020, Các công ty cho vay ngang hàng Trung Quốc muốn chuyển hoạt động sang Việt Nam, <https://thanhnien.vn/tai-chinh-kinh-doanh/cac-cong-ty-cho-vay-ngang-hang-trung-quoc-muon-chuyen-hoatdong-sang-viet-nam-1312864.html> (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>76</sup> Thanh Phương, tldd.

## **2.2. Thực trạng pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam**

### **2.2.1. Pháp luật về bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng**

Theo quy định tại Khoản 1, Điều 3 của Luật Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng năm 2010 thì người tiêu dùng là người mua, sử dụng hàng hóa, dịch vụ cho mục đích tiêu dùng, sinh hoạt của cá nhân, gia đình, tổ chức. Trong nền kinh tế thị trường, người tiêu dùng là động lực chính thúc đẩy việc sản xuất và tiêu thụ hàng hóa. Tất cả mọi hoạt động sản xuất và kinh doanh của bất kỳ doanh nghiệp cũng đều xuất phát từ thị trường, đều hướng đến việc thỏa mãn tốt nhất nhu cầu ngày càng phong phú và đa dạng của người tiêu dùng. Vấn đề bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng là trách nhiệm của doanh nghiệp, nhà nước, các cơ quan chuyên ngành cũng như chính bản thân người tiêu dùng. Là lực lượng đông đảo trong xã hội, nhưng vì chưa nhận thức đầy đủ các quyền và trách nhiệm của mình, không có đầy đủ kiến thức về pháp luật nên trong mối quan hệ với doanh nghiệp, người tiêu dùng thường đứng ở thế yếu và chịu nhiều thiệt thòi. Tương tự như vậy, trong mô hình KTCS, một số vấn đề có thể dẫn tới rủi ro cho người tiêu dùng trong giao dịch, ví dụ như:

Thứ nhất, rủi ro liên quan đến vấn đề niềm tin và sự bất cân xứng thông tin.

Vai trò của niềm tin trong mô hình KTCS khác với vai trò của niềm tin trong các giao dịch kinh tế phổ biến hơn vì một số lý do. Một là, người tiêu dùng ít được bảo vệ thông qua các quy tắc và luật lệ hơn so với các giao dịch truyền thống, gây ra các “vùng xám” pháp lý và sự không chắc chắn về quy định<sup>77</sup>. Hai là, niềm tin đã chuyển từ mối quan hệ giữa người tiêu dùng và nhà cung cấp sang mối quan hệ ba bên, bao gồm cả nền tảng chia sẻ tạo điều kiện thuận lợi cho giao dịch<sup>78</sup>. Ba là, các giao dịch có cả thành phần trực tuyến và ngoại tuyến, kéo theo các rào cản thông tin

---

<sup>77</sup> Ranchordás, Sofia, 2015, Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy, Minnesota Journal of Law, Science & Technology. Retrieved from the University of Minnesota Digital Conservancy.

<sup>78</sup> Möhlmann, Mareike, 2016, Digital Trust and Peer-to-Peer Collaborative Consumption Platforms: A Mediation Analysis.



và rủi ro cá nhân có thể xảy ra. Bốn là, tiêu dùng đã chuyển từ sở hữu sản phẩm sang sử dụng sản phẩm tạm thời và trả tiền để tiếp cận chúng<sup>79</sup>. Điều này có thể dẫn đến những rủi ro về thiệt hại hoặc trộm cắp tài sản. Trong mô hình KTCS, niềm tin được xây dựng trong các điều kiện giao tiếp mới được xác định trước bởi các hệ thống đánh giá, xếp hạng trực tuyến, phản ánh trải nghiệm và phản hồi của người dùng<sup>80</sup>. Do các công cụ đánh giá được cung cấp bởi các nền tảng KTCS không cho phép người dùng tương tác trực tiếp với những người dùng khác cũng như xác minh tính chính xác của các nhận xét trên ứng dụng, nên chúng được đánh giá có độ tin cậy không cao. Một mặt, xếp hạng làm giảm sự bất cân xứng thông tin và tạo thành một hình thức tự điều chỉnh có thể không cần đến sự can thiệp của cơ quan quản lý. Mặt khác, chúng bị chỉ trích là không hoàn toàn đáng tin cậy<sup>81</sup>. Sự khan hiếm thông tin chi tiết về các nhà cung cấp trước khi tiêu dùng, người tiêu dùng trực tuyến đặt sự tin tưởng vào sự minh bạch của các nhà cung cấp trực tuyến. Độ tin cậy của các đánh giá này là một vấn đề gây nhiều tranh cãi. Các nghiên cứu gần đây đã chỉ ra rằng, thông tin được cung cấp thông qua hệ thống đánh giá có thể bị sai lệch, kém, không đầy đủ và có thể bị thao túng hoặc bóp méo<sup>82</sup>.

Quy định hiện hành của pháp luật Việt Nam liên quan đến vấn đề này được thể hiện trong Luật Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng (Luật BVQLNTD). Theo đó, Luật quy định quyền của người tiêu dùng liên quan đến vấn đề bảo đảm cân xứng thông tin; quy định rõ trách nhiệm của tổ chức, cá nhân kinh doanh hàng hóa, dịch vụ đối với người tiêu dùng và quy định trách nhiệm của bên thứ ba với tư cách là nền tảng kết nối, cung cấp thông tin về hàng hóa, dịch vụ cho người tiêu dùng. Có thể

---

<sup>79</sup> Botsman & Rogers, “What’s Mine is Yours. The Rise of Collaborative Consumption”, 2011.

<sup>80</sup> Gruber, S, 2020, “Personal Trust and System Trust in the Sharing Economy: A Comparison of Community and Platform-Based Models”, *Frontiers in Psychology* 11.

<sup>81</sup> Zakaria, N. & Kaushal, L. A, 2017, *Global Entrepreneurship and New Venture Creation in the Sharing Economy*, Hershey: IGI Global. Pennsylvania:120-123.

<sup>82</sup> Celata, F., et al, 2017, *The Sharing Economy as Community Marketplace? Trust, Reciprocity and Belonging in Peer-to-peer Accommodation Platforms*, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 10(2): 352.

thấy các quy định đó của Luật BVQLNTD hiện hành mới chỉ yêu cầu các bên cung cấp thông tin đầy đủ, chính xác về hàng hóa, dịch vụ được cung cấp tới người tiêu dùng mà chưa tính đến những khía cạnh khác, có thể ảnh hưởng đến quyền lợi người tiêu dùng, ví dụ như: quyền được thông tin và hiểu rõ về thực tiễn hoạt động của phía nền tảng, các điều khoản quan trọng liên quan đến dịch vụ bao gồm: các quyền lợi và nghĩa vụ của các bên khi sử dụng nền tảng, trách nhiệm của nền tảng, điều khoản miễn trừ trách nhiệm, điều khoản về thỏa thuận giải quyết tranh chấp (Term of Services)... thì Luật BVQLNTD hiện hành không đề cập đến. Chính bởi điều này, hiện nay, trang web Airbnb tại Việt Nam không dịch sang tiếng Việt các điều khoản quan trọng này dẫn đến các bên khi tham gia giao dịch trên nền tảng dễ bị dẫn đến tình trạng bất cân xứng thông tin, đặc biệt thực tế hiện nay đa phần các nền tảng thường có các điều khoản loại trừ trách nhiệm khi có tranh chấp, thiệt hại xảy ra giữa bên cung cấp dịch vụ, hàng hóa và người tiêu dùng.

Thứ hai, rủi ro liên quan đến thiếu các quy tắc bảo đảm chất lượng sản phẩm, dịch vụ.

Liên quan đến những vấn đề này, pháp luật Việt Nam hiện hành còn quy định khá lỏng lẻo, có thể được minh chứng thông qua việc phân tích tình huống quản lý dịch vụ vận tải hành khách bằng xe máy và xe ô tô thông qua nền tảng ở Việt Nam hiện nay.

Một là, đối với lĩnh vực dịch vụ vận tải hành khách bằng xe máy. Thực tiễn, hoạt động của các lái xe hoạt động trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ vận tải hành khách bằng xe máy hầu như nằm ngoài sự quản lý của các cơ quan nhà nước, nằm ngoài sự điều chỉnh của pháp luật. Trong khi trên thực tế, đã có hàng trăm nghìn cá nhân sử dụng xe gắn máy là tài sản của cá nhân tham gia cung ứng dịch vụ vận tải trực tuyến, thực hiện kết nối với khách hàng qua các ứng dụng nền tảng của Grab, Be, GoJek và một số bên cung cấp nền tảng khác có nộp thuế thu nhập nhưng chưa

có quy định pháp lý về điều kiện tiếp cận gia nhập thị trường của họ. Theo một thống kê sơ bộ, cả nước hiện có khoảng 500.000 người làm nghề “xe ôm công nghệ” chuyên chở khách, giao thức ăn, giao hàng như một công việc làm bán thời gian hoặc toàn thời gian. Go-Jek mới đây công bố có 200.000 đối tác tài xế “xe ôm công nghệ”. Trong khi đó, từ vài năm trước, Grab đã công bố có hơn 150.000 đối tác tài xế “xe ôm công nghệ”, trong đó, 2 thành phố Hà Nội và TPHCM tập trung số lượng “xe ôm công nghệ” đông nhất<sup>83</sup>. Qua các phương tiện thông tin đại chúng, nhiều tai nạn giao thông liên quan đến các lái xe công nghệ trong quá trình hoạt động do không tuân thủ luật giao thông đã xảy ra<sup>84</sup>. Đồng thời, kể từ khi bùng nổ các dịch vụ vận tải hành khách công nghệ, nhiều lái xe của các doanh nghiệp vận tải công nghệ là những người trẻ, tận dụng thời gian dư thừa để làm thêm, ít kinh nghiệm và không quen thuộc các tuyến đường nên điều này cũng phần nào dẫn đến tình trạng mất an toàn cho cả lái xe và hành khách trong quá trình di chuyển<sup>85</sup>. Một nghiên cứu mới đây về những hành vi rủi ro liên quan đến tai nạn giao thông của tài xế “xe ôm công nghệ” ở Việt Nam đã cho thấy tỷ lệ gần 1/3 tài xế “xe ôm công nghệ” ở Việt Nam từng gặp tai nạn xe cộ và đáng ngạc nhiên là 80% trong số đó tự khiến mình gặp nguy hiểm do chạy xe bất cẩn<sup>86</sup>. Một số hành vi vi phạm pháp luật phổ biến của các tài xế “xe

---

<sup>83</sup> <https://laodong.vn/ban-doc/xe-om-cong-nghe-chay-au-lan-lan-vuot-den-do-tran-lan-902843.lido>. (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>84</sup> Xem thêm các thông tin liên quan đến các vụ tai nạn có liên quan đến tài xế Grab bike: Đ.Dự, Hai xe máy đối đầu, một tài xế Grab bike tử nạn, [http://congan.com.vn/giao-thong-24h/hai-xe-may-doi-dau-o-sai-gon-mot-taixe-grabbike-tu-nan\\_106453.html](http://congan.com.vn/giao-thong-24h/hai-xe-may-doi-dau-o-sai-gon-mot-taixe-grabbike-tu-nan_106453.html) (Truy cập ngày 5/4/2022); Trần Tiến, Grabbike 65 tuổi bị xe Mercedes tông chết: Chuyển xe đầu ngày và một nén nhang xin lỗi, <https://thanhnien.vn/doi-song/grabbike-65-tuoi-bi-xemercedes-tong-chet-chuyen-xe-dau-ngay-va-mot-nen-nhang-xin-loi-1176842.html> (Truy cập ngày 5/4/2022); Nguyễn Yên, Một tài xế Grab bị tông trọng thương tại ngã tư, <https://plo.vn/an-ninh-trat-tu/mot-tai-xe-grab-bitong-trong-thuong-tai-nga-tu-858509.html> (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>85</sup> VOVG, Nguy cơ tai nạn từ việc tài xế Grab, Uber dán mắt vào điện thoại, <https://vovgiaothong.vn/Nguyco-tai-nan-tu-viec-tai-xe-Grab-Uber-dan-mat-vao-dien-thoi> (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>86</sup> Anh Lê, Tài xế GrabBike làm việc hơn 7 giờ/ngày dễ mắc phải các lỗi nguy hiểm, <https://viettimes.vn/tai-xegrabbike-lam-viec-hon-7-gio-ngay-de-mac-phai-cac-loi-nguy-hiem-post130454.html> (Truy cập ngày 5/4/2022).

ôm công nghệ” ở Việt Nam bao gồm: sử dụng điện thoại di động trong khi lái xe, không sử dụng đèn báo chuyển hướng khi di chuyển; lấn làn ô tô; vượt đèn đỏ ...<sup>87</sup>

Hai là, đối với lĩnh vực vận tải hành khách bằng xe ô tô, một trong những nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông là do chất lượng kỹ thuật của xe. Khác với taxi truyền thống là xe ô tô có thể được mua về để dùng cho mục đích kinh doanh, xe taxi công nghệ là do sở hữu của cá nhân đã và đang được dùng cho cả mục đích tiêu dùng và mục đích kinh doanh. Để bảo đảm chất lượng của phương tiện kinh doanh dịch vụ vận tải, pháp luật quy định thêm các yếu tố (ngoài những yêu cầu an toàn cần phải có của xe khi lưu thông trên đường) như: xe taxi có sức chứa dưới 09 chỗ phải có niên hạn sử dụng không quá 12 năm (tính từ năm sản xuất); không sử dụng xe cải tạo từ xe có sức chứa từ 09 chỗ trở lên để kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi; trên xe có trang bị bình chữa cháy còn sử dụng được và còn hạn theo quy định<sup>88</sup>; đơn vị kinh doanh vận tải có trách nhiệm thực hiện kiểm tra theo kế hoạch, bảo dưỡng sửa chữa, kiểm tra xe, lắp thiết bị giám sát hành trình<sup>89</sup>. Tuy nhiên, khi áp vào mô hình KTCS, việc giao phần lớn trách nhiệm cho đơn vị kinh doanh vận tải trong việc đảm bảo an toàn về xe là không tối ưu. Đó là vì trong mô hình KTCS, đơn vị kinh doanh vận tải chỉ có hợp đồng dịch vụ về điều động xe đối với lái xe nhưng xe vẫn thuộc sở hữu của lái xe và họ tự quản lý, sử dụng xe ô tô cho cả mục đích kinh doanh lẫn tiêu dùng; các đơn vị kinh doanh vận tải công nghệ thường không kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa xe trong các trường hợp này.

Bên cạnh yếu tố đảm bảo chất lượng kỹ thuật của phương tiện, nghiệp vụ của lái xe cũng là một trong những yếu tố ảnh hưởng đến đảm bảo an toàn trong cung cấp dịch vụ cho khách hàng. Nghị định số 10/2020/NĐ-CP và Thông tư số

---

<sup>87</sup> Nguyễn Phước Đức Quý và cộng sự, Risky behaviours associated with traffic crashes among app-based motorcycle taxi drivers in Vietnam, Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Volume 70, April 2020, p.249-259, [http://www.viet-studies.net/kinhte/RiskyTrafficCrashes\\_April20.pdf](http://www.viet-studies.net/kinhte/RiskyTrafficCrashes_April20.pdf). (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>88</sup> Điều 38 Khoản 3 của Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT.

<sup>89</sup> Điều 11 Khoản 2 và Điều 12 của Nghị định số 10/2020/NĐ-CP.

12/2020/TT-BGTVT đã quy định lái xe phải được tập huấn bởi đơn vị kinh doanh vận tải<sup>90</sup> và có giấy chứng nhận tập huấn nghiệp vụ trước khi vận tải hành khách<sup>91</sup>. Nếu lái xe không có giấy chứng nhận tập huấn khi hành nghề lái xe thì có thể bị phạt từ 03 - 04 triệu đồng và đơn vị kinh doanh vận tải sử dụng lái xe này sẽ bị xử phạt từ 06 - 08 triệu đồng<sup>92</sup>. Tuy nhiên, yêu cầu về tổ chức tập huấn đối với đơn vị kinh doanh vận tải và yêu cầu về giấy chứng nhận tập huấn nghiệp vụ đối với lái xe chưa đủ ngăn ngừa tính hình thức trong việc triển khai tập huấn để cấp giấy chứng nhận. Thời gian tập huấn tại một số đơn vị vận tải diễn ra trong khoảng thời gian rất ngắn có khi chỉ là 01 giờ<sup>93</sup>. Sau khi được tập huấn, một số lái xe không hoàn toàn nhớ nội dung tập huấn là gì<sup>94</sup>.

Ba là, vấn đề trách nhiệm giữa các bên khi có thiệt hại xảy ra.

Người tiêu dùng được cho là được hưởng lợi từ các lựa chọn rẻ hơn và thuận tiện hơn do cạnh tranh nhiều hơn, nhưng phải đối mặt với rủi ro do thiếu các quy tắc trách nhiệm và bảo vệ người tiêu dùng<sup>95</sup>. Trong thời gian qua, một số hành khách khi sử dụng dịch vụ vận tải hành khách trực tuyến đã gặp phải một số tai nạn giao thông, hoặc bị xâm phạm tính mạng và sức khỏe bởi hành vi của lái xe, bao gồm, quấy rối tình dục, xúc phạm danh dự, nhân phẩm. Sau khi trải qua những biến cố đó, hành khách đã phải gặp khó khăn trong việc phản hồi, khiếu nại và yêu cầu bồi thường thiệt hại. So sánh với dịch vụ vận tải hành khách truyền thống, hành khách khi sử dụng dịch vụ vận tải trực tuyến khi gặp sự cố thường lúng túng hơn trong việc xác

---

<sup>90</sup> Điểm c khoản 3 Điều 34 của Nghị định số 10/2020/NĐ-CP; Điều 16 của Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT.

<sup>91</sup> Điều 4 của Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT. Giấy chứng nhận tập huấn nghiệp vụ có thời hạn 3 năm.

<sup>92</sup> Điều 28 Khoản 4 Điểm g của Nghị Định 100/2019/NĐ-CP.

<sup>93</sup> Nhóm phóng viên Báo Lao động, 2019, Lỗi hổng trong tuyển dụng và bảo vệ tài xế của Grab, xem tại <https://laodong.vn/giao-thong/lo-hong-trongtuyendung-va-bao-ve-tai-xe-cua-grab-759130.lido>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>94</sup> Hà Nội tạm dừng cấp phép cho xe hợp đồng không tập huấn nghiệp vụ vận tải, xem tại <https://ictnews.vietnamnet.vn/kham-pha/mu-mo-ve-tap-huan-nghiep-vu-van-tai-tai-xe-cong-nghe-co-thebiphatnang-259797.html> (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>95</sup> Codagnone, C. & Martens, B, 2016, Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues. Institute for Prospective Technological Studies Digital Economy Working Paper.

định chủ thể chịu trách nhiệm để yêu cầu bồi thường thiệt hại. Nếu như trong nền kinh tế truyền thống, người sử dụng lao động phải chịu trách nhiệm về thương tích mà nhân viên của họ gây ra cho khách hàng; thì trong mô hình KTCS, những điều kiện loại trừ trách nhiệm của bên nền tảng trong các hợp đồng đã khiến người tiêu dùng gặp khó khăn hơn trong quá trình khiếu nại, yêu cầu bồi thường khi có thiệt hại xảy ra. Ngoài ra, mối quan hệ giữa doanh nghiệp taxi truyền thống và lái xe đã được pháp luật xác định là mối quan hệ lao động. Vì vậy, các doanh nghiệp taxi truyền thống cũng liên đới chịu trách nhiệm về những thiệt hại do tài xế taxi của họ gây ra cho hành khách. Đây là trách nhiệm dân sự của pháp nhân phát sinh trong trường hợp người của pháp nhân gây ra trong khi thực hiện nhiệm vụ được pháp nhân giao<sup>96</sup>. Người của pháp nhân được hiểu là bất cứ thành viên nào của pháp nhân, được pháp nhân tuyển dụng vào làm việc theo các quan hệ hợp đồng dài hạn, ngắn hạn, đang trong thời gian thử việc... Pháp nhân phải bồi thường cho người bị thiệt hại liên quan trực tiếp đến nhiệm vụ mà pháp nhân giao cho thành viên đó thực hiện. Trong trường hợp này, hành vi của họ được hiểu là hành vi của pháp nhân, chính vì vậy, trách nhiệm trước hết thuộc về pháp nhân<sup>97</sup>. Sau khi pháp nhân bồi thường thiệt hại, nếu thành viên của pháp nhân có lỗi khi gây thiệt hại cho chủ thể khác thì pháp nhân có quyền yêu cầu thành viên này phải hoàn trả “một khoản tiền theo quy định của pháp luật”<sup>98</sup>.

Không giống như mối quan hệ nêu trên trong kinh tế truyền thống, trong mô hình KTCS, mối quan hệ này thông thường diễn ra giữa ba bên: doanh nghiệp cung cấp nền tảng, bên cung cấp hàng hóa, dịch vụ và người tiêu dùng. Hầu hết các doanh

---

<sup>96</sup> Theo Khoản 2, Điều 87, Bộ Luật dân sự năm 2015 quy định về trách nhiệm dân sự của pháp nhân: “Pháp nhân chịu trách nhiệm dân sự bằng tài sản của mình; không chịu trách nhiệm thay cho người của pháp nhân đối với nghĩa vụ dân sự do người của pháp nhân xác lập, thực hiện không nhân danh pháp nhân, trừ trường hợp luật có quy định khác.”

<sup>97</sup> Nguyễn Văn Lâm, “Bàn về trách nhiệm dân sự của pháp nhân”, Tạp chí Dân chủ và Pháp luật. Số 2/2017, tr. 8 - 13. Xem: <https://tcdppl.moj.gov.vn/qt/tintuc/Pages/xay-dung-phap-luat.aspx?ItemID=347>, (Truy cập 5/4/2022).

<sup>98</sup> Điều 597 - Bộ Luật Dân sự năm 2015.

ng nghiệp kinh doanh theo mô hình KTCS nhận định rằng quan hệ giữa họ và người cung cấp dịch vụ, hàng hóa chỉ là quan hệ hợp tác/đối tác kinh doanh; người cung cấp dịch vụ, hàng hóa không phải là nhân viên của họ nên họ cũng không chịu trách nhiệm dân sự do bên cung cấp dịch vụ, hàng hóa gây ra. Các hoạt động của một số nền tảng nhất định có thể tạo ấn tượng rằng họ chịu ít nhất một phần trách nhiệm trong trường hợp có vấn đề, nhưng các điều khoản và điều kiện của họ loại trừ hoặc giới hạn trách nhiệm pháp lý<sup>99</sup>. Với các công ty như Airbnb nhấn mạnh rằng họ chỉ đơn giản là một “nền tảng giao tiếp”, họ thường miễn trách nhiệm khi người dùng gặp các vấn đề liên quan đến chất lượng hoặc an toàn<sup>100</sup>. Tương tự như vậy, Uber hay Grab đều tuyên bố rằng họ không phải chịu trách nhiệm chính thức đối với hành vi của tài xế. Mặc dù sử dụng hệ thống đánh giá để duy trì các tiêu chuẩn, nhưng Uber, Grab không tuyển dụng tài xế của mình. Do đó, vấn đề trách nhiệm pháp lý trong mô hình KTCS thường không được giải quyết. Hiện nay, pháp luật về lao động ở Việt Nam chưa có những quy định rõ ràng để định danh mối quan hệ giữa bên cung cấp nền tảng và người cung cấp dịch vụ, hàng hóa ở một số lĩnh vực của mô hình KTCS, ví dụ như lĩnh vực vận tải. Đây là một dạng quan hệ lao động hay chỉ là quan hệ hợp đồng thuộc dạng “đối tác ngang hàng” là câu hỏi mà các nhà làm luật ở Việt Nam còn bỏ ngỏ. Điều này dẫn đến quyền lợi của các lái xe trong mối quan hệ này còn rất hạn chế. Một trong số đó là việc chia sẻ trách nhiệm của bên nền tảng trong các trường hợp xảy ra tai nạn trong quá trình vận tải hành khách. Một mặt, bên cung cấp nền tảng luôn tìm cách né tránh trách nhiệm, mặt khác, bên cung cấp dịch vụ, hàng hóa chủ yếu là những người kiếm thêm thu nhập, đa phần trong thực tiễn là

---

<sup>99</sup> Hausemer, P. et al, 2017, Final Report, Exploratory Study of Consumer Issues in Online Peerto-Peer Platform Markets. European Commission.

<sup>100</sup> Turnbull C, 2016, Strength in Numbers: Opportunities in China's Sharing Economy, <https://www.chinabriefing.com/news/china-sharing-economy/> (Truy cập ngày 5/4/2022).

những người khó khăn về kinh tế, nên trong các trường hợp này, bên khách hàng là những người có thể bị ảnh hưởng quyền lợi khi tai nạn xảy ra.

Pháp luật hiện hành của Việt Nam hiện nay hầu như chưa có những quy định bắt buộc các doanh nghiệp cung cấp nền tảng và bên cung cấp dịch vụ phải mua bảo hiểm tai nạn cũng như bảo hiểm tài sản. Pháp luật chỉ quy định về việc mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự đối với chủ xe cơ giới, trong đó có phương tiện cá nhân là xe máy hoặc ô tô<sup>101</sup>. Tuy nhiên, việc không có quy định yêu cầu mức bảo hiểm cao hơn mà chỉ cần sử dụng các loại bảo hiểm thông thường dành cho các phương tiện với mục đích sử dụng cá nhân là điều chưa hợp lý. Có thể thấy rằng, phương tiện xe máy, ô tô được sử dụng để kinh doanh dịch vụ vận tải hành khách trong mô hình KTCS có nguy cơ xảy ra tai nạn cao hơn do mật độ sử dụng cao hơn vì vừa được sử dụng với mục đích đi lại cá nhân của chủ xe, vừa phải phục vụ mục đích kinh doanh vận tải. Ngoài ra, chủ xe khi sử dụng phương tiện di chuyển cá nhân để gia tăng thu nhập trong thời gian rảnh rỗi (ngoài thời gian làm việc chính thức) cũng có thể làm tăng nguy cơ gây tai nạn giao thông do quá tải về thời gian lao động. Lái xe công nghệ hiện nay có phạm vi đối tượng không hạn chế, có thể là sinh viên, nhân viên văn phòng, NLD có công việc linh hoạt. Thời gian lái xe của họ có thể không liên tục hoặc không dài trong một ngày nhưng thời gian làm hai hoặc ba công việc của họ có thể kéo dài hơn 10 tiếng trong một ngày. Ví dụ một nhân viên văn phòng làm việc 8 tiếng vẫn có thể chạy xe taxi công nghệ vào buổi sáng sớm, buổi trưa và buổi tối. Nhân viên này có thể gặp những vấn đề về sức khỏe như mệt mỏi, buồn ngủ, không đủ tỉnh táo để xử lý các tình huống bất ngờ phát sinh trong quá trình điều khiển giao thông hoặc suy nhược cơ thể và kiệt sức là điều có thể xảy ra.

---

<sup>101</sup> Nghị định số 03/2021/NĐ-CP ngày 15/1/2021 của Chính Phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.



### ***2.2.2. Pháp luật về lao động, an sinh xã hội***

Mô hình KTCS du nhập vào thị trường Việt Nam đã tác động mạnh mẽ đến nguồn nhân lực, đặc biệt là đội ngũ lao động tự do. Theo đó, ở tầm vĩ mô, mô hình KTCS không chỉ giúp tạo thêm công ăn việc làm, thu nhập ổn định mà còn tối ưu hóa nguồn nhân lực và phần nào giảm tỷ lệ thất nghiệp, đặc biệt là ở những lao động không có trình độ chuyên môn cao.

Theo thống kê sơ bộ trong thời gian qua, tính tới ngày 20/4/2021, GoViet (Gojek) đã tạo ra cơ hội việc làm cho hơn 200.000 đối tác tài xế. Đối với Be, tính tới tháng 1/2021, đã có 100.000 đối tác tài xế cả xe 2 bánh (beBike) và ô tô (beCar). Về phía Grab, có thể tham khảo con số gần nhất do Grab từng công bố vào cuối năm 2018 là 175.000 tài xế (GrabCar và GrabBike) tại Việt Nam<sup>102</sup>. Nhiều NLD tự do sau khi gia nhập đội ngũ lái xe cho các hãng dịch vụ vận tải công nghệ nêu trên đã có nguồn thu nhập khá ổn định<sup>103</sup>; góp phần “nuôi sống” nhiều gia đình và NLD, đặc biệt là những gia đình và NLD tự do không có công ăn việc làm ổn định; qua đó góp phần giảm bớt gánh nặng về việc làm và tỷ lệ thất nghiệp cũng như giảm thiểu các vấn đề tệ nạn xã hội do những người thất nghiệp gây ra. Như vậy, có thể thấy rằng mô hình KTCS khi du nhập vào thị trường Việt Nam đã có những tác động mạnh mẽ đến thị trường lao động trong nước. Tuy nhiên, bên cạnh những mặt tích cực như đã đề cập thì mô hình KTCS cũng làm nảy sinh một số vấn đề về an sinh xã hội cần các nhà hoạch định chính sách quan tâm. Ví dụ, hiện nay, hầu hết NLD làm việc tại các công ty hoạt động theo mô hình KTCS đều không có bảo hiểm thất nghiệp, các chương trình hưu trí và khóa đào tạo nâng cao kỹ năng như NLD cùng ngành nghề

---

<sup>102</sup> <https://www.24h.com.vn/cong-nghe-thong-tin/gojek-be-grab-dang-co-bao-nhieu-tai-xe-tai-viet-namc55a1247751.html> (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>103</sup> Theo tâm sự của anh Nguyễn Văn Đức một tài xế xe công nghệ Grab (quận Đống Đa) cho biết sau khi gia nhập đội ngũ “xe ôm” công nghệ Grab thì thu nhập khá ổn định, có tháng lên tới 18 triệu đồng (Nguồn: Việt Nga, “Phát triển KTCS lợi ích nhiều mặt”, <http://www.hanoimoi.com.vn/tin-tuc/Kinh-te/944661/phan-trien-kinhtechia-se-loi-ich-nhieu-mat>, truy cập ngày 5/4/2022).

trong các công ty kinh doanh truyền thống. Thực tế, việc đảm bảo quyền lợi cũng như an toàn lao động cho NLD tại các doanh nghiệp hoạt động theo mô hình KTCS vẫn chưa được đề cao. Như tại Việt Nam, các tài xế hoạt động theo các doanh nghiệp vận tải công nghệ trực tuyến như Grap, Gojek... được xem là những “đối tác ngang hàng” của doanh nghiệp chứ không phải là NLD.

Pháp luật lao động hiện hành của Việt Nam cũng chưa coi các lái xe trong mô hình vận tải trực tuyến như Uber, Grab,... là NLD thuộc phạm vi điều chỉnh của mình. Do đó, khi đăng ký lái xe công nghệ cho các doanh nghiệp trong mô hình KTCS, các tài xế sẽ không được đóng bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp; không được đáp ứng quyền lợi cơ bản của NLD dựa trên các tiêu chuẩn lao động tối thiểu như mức lương tối thiểu vùng, các quy định về an toàn lao động, vệ sinh lao động, thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi...; không được hưởng trợ cấp thất nghiệp và các phúc lợi lao động cơ bản khác (chế độ ốm đau, thai sản, ...); không có quyền thành lập công đoàn lao động hay thương lượng hợp đồng. Hơn nữa, cùng với xu thế phát triển tất yếu của mô hình KTCS, sẽ có một số lượng ngày càng đông đảo những NLD tự do không được hưởng sự bảo vệ của pháp luật lao động nếu Nhà nước không có những chính sách phù hợp<sup>104</sup>.

Các lái xe là bên chịu nhiều rủi ro trước những thay đổi bất lợi của thị trường (ví dụ như kết quả của việc gia tăng nguồn cung lao động giống nhau hoặc sự phát triển dẫn đến giảm nhu cầu thị trường đối với dịch vụ)<sup>105</sup>. Dịch Covid-19 diễn ra trong suốt khoảng thời gian từ đầu năm 2020 đến nay trên toàn thế giới cũng đã chứng tỏ điều này<sup>106</sup>. Hơn nữa, trong mối quan hệ với bên cung cấp nền tảng, các lái

---

<sup>104</sup> “Thực trạng pháp luật và thực tiễn thực thi pháp luật về hợp đồng, quyền sở hữu điều chỉnh mô hình KTCS - đề xuất hoàn thiện pháp luật”, TS. Lưu Hương Ly, Vụ Pháp luật dân sự - kinh tế, Bộ Tư pháp, 2020.

<sup>105</sup> Jeremias Adams-Prassl, 2018, “Humans as a Service: The Promise and Perils of Work in the Gig Economy”, Oxford University Press.

<sup>106</sup> Nhà đồng sáng lập và CEO Grab, Anthony Tan đã cho biết, virus corona đã tạo ra những thách thức đáng kể cho Grab, đây là cuộc khủng hoảng lớn nhất ảnh hưởng đến Grab trong 8 năm hoạt động. mảng dịch vụ gọi xe của hãng này đã bị ảnh hưởng do nhiều thành phố tại Đông Nam Á thực hiện lệnh phong tỏa hoặc giãn cách xã hội trong thời

xe buộc phải cam kết nguồn vốn vật chất của họ cho doanh nghiệp (ví dụ: xe máy, ô tô riêng), họ chịu chi phí khấu hao đối với những tài sản đó<sup>107</sup>. Trái lại, một nhân viên chính thức như trong mô hình kinh doanh vận tải truyền thống sẽ chịu ít rủi ro hơn do được đảm bảo trả một mức lương nhất định liên tục theo hợp đồng, được bảo đảm các chế độ an sinh xã hội dành cho NLĐ<sup>108</sup>.

Trong mối quan hệ “hợp tác” với doanh nghiệp nền tảng, mặc dù hợp đồng được ký kết giữa lái xe và doanh nghiệp được coi là một loại hợp đồng dịch vụ nhưng giữa hai bên lại không có sự đàm phán, thỏa thuận về bất kỳ quyền lợi, nghĩa vụ nào với nhau. Hợp đồng này đa số thường chỉ do một bên là nhà cung cấp nền tảng trung gian soạn ra, bên còn lại là người cung cấp dịch vụ sau đó chỉ đóng vai trò duy nhất là ký tên vào hợp đồng. Lúc này rất khó để có thể đảm bảo rằng quyền lợi, nghĩa vụ của hai bên được cân bằng. Trong quá trình cung cấp dịch vụ, mặc dù vừa là “đối tác ngang hàng” đồng thời là chủ thể cung cấp dịch vụ đích thực, nhưng không phải lái xe mà những doanh nghiệp cung cấp nền tảng mới là chủ thể có quyền quyết định tất cả các chính sách dịch vụ cung cấp đến người dùng, kể cả bảng giá và tỷ lệ chia sẻ, từ đó, các doanh nghiệp này không trực tiếp trả lương nhưng gián tiếp can thiệp vào tổng thu nhập của NLĐ. Doanh nghiệp nền tảng cũng có quyền quản lý, chỉ định khách hàng, định vị tuyến đường cho lái xe, có quyền xử phạt nếu lái xe không đáp ứng các yêu cầu đặt ra... Từ những phân tích này có thể thấy rằng, mặc dù các doanh nghiệp vận tải công nghệ luôn tự xác định mối quan hệ giữa nền tảng với lái xe là

---

gian qua, xem thêm tại: <https://ndh.vn/lam-giau/ceo-grab-covid-19-la-khung-hoang-lon-nhat-anhhuong-den-cong-ty-trong-8-nam-qua-1267211.html>. Các tài xế trong giai đoạn giãn cách xã hội buộc phải chuyển sang dịch vụ giao đồ ăn và giao hàng hóa. Trong khi đó, với ảnh hưởng của đại dịch, các tài xế là những người có nguy cơ cao hơn trong việc bị nhiễm bệnh do buộc phải tiếp xúc với nhiều người trong quá trình làm việc. Tuy nhiên, nếu những lái xe này bị nhiễm bệnh hay phải cách ly, thì họ hoàn toàn không được bảo đảm bất cứ một chế độ an sinh xã hội nào. Xem thêm tại: <https://www.urbanismnext.org/covid-19/transportationnetwork-companies> (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>107</sup> Aslam v Uber, Case No 2202550/2015 (29 October 2016), <https://www.judiciary.uk/wpcontent/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-reasons-20161028.pdf> (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>108</sup> Theo Prassl, mô hình kinh doanh KTCS được thiết kế để loại bỏ các rủi ro vốn có trong các thị trường hoạt động đầy đủ: chi phí và rủi ro được chuyển sang người lao động, trong khi các bên trung gian được hưởng lợi nhuận.

mối quan hệ “đối tác ngang hàng” nhưng thực tế, các doanh nghiệp trong mô hình KTCS có ưu thế và quyền lực lớn hơn rất nhiều so với những lái xe đối tác của họ. Để tối ưu hóa giá cả dịch vụ và lợi nhuận, các doanh nghiệp này luôn tìm cách đẩy gánh nặng lên những “đối tác” của mình.

### ***2.2.3. Pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân***

Việt Nam hiện đã có khung pháp lý ở mức độ cơ bản về bảo vệ dữ liệu cá nhân. Hiến pháp năm 2013 cùng với hệ thống pháp luật của Việt Nam nói chung đã tạo ra nền tảng cần thiết để bảo vệ các quyền đối với dữ liệu của cá nhân. Trong hệ thống pháp luật Việt Nam, vấn đề bảo vệ dữ liệu cá nhân được quy định trong nhiều lĩnh vực pháp luật với các cách tiếp cận khác nhau. Hiến pháp - văn bản có giá trị pháp lý cao nhất, tiếp cận dưới góc độ quyền con người, quyền công dân thông qua việc ghi nhận quyền riêng tư (cụ thể là quyền về đời sống riêng tư, bí mật cá nhân, bí mật gia đình). Tiếp theo đó, cùng cách tiếp cận dưới góc độ quyền con người, quyền công dân, lĩnh vực pháp luật dân sự ghi nhận quyền về đời sống riêng tư, bí mật cá nhân, bí mật gia đình như một loại quyền nhân thân. Pháp luật hành chính và pháp luật hình sự tiếp cận dưới góc độ bảo vệ quyền con người, quyền công dân thông qua việc quy định các chế tài hành chính, chế tài hình sự đối với các hành vi xâm phạm quyền này. Ngoài ra, trong một số lĩnh vực cụ thể mà có khả năng tiềm ẩn nguy cơ xâm phạm dữ liệu cá nhân, các văn bản pháp luật cũng thường có những quy định cụ thể để phòng ngừa và bảo vệ dữ liệu cá nhân như một trong những phương thức bảo vệ quyền riêng tư. Chẳng hạn, Luật Công nghệ thông tin năm 2006 ghi nhận bảo đảm bí mật thông tin cá nhân, Luật An toàn thông tin mạng năm 2015 quy định nguyên tắc bảo vệ thông tin cá nhân trên mạng, Luật An ninh mạng năm 2018 quy định hành vi xâm phạm bí mật cá nhân, bí mật gia đình và đời sống riêng tư trên không gian mạng, Luật Báo chí năm 2016 quy định nghiêm cấm hành vi “tiết lộ thông tin thuộc danh Mục bí mật Nhà nước, bí mật đời tư của cá nhân và bí mật

khác theo quy định của pháp luật,... Về cơ bản, các quy định của pháp luật Việt Nam về quyền được bảo vệ dữ liệu cá nhân được tiếp cận và phát triển từ quyền riêng tư với tư cách là quyền cơ bản của con người. Đây cũng là cách tiếp cận đã được pháp luật nhiều nước trên thế giới công nhận và có cơ chế bảo vệ trước sự xâm phạm từ phía nhà nước cũng như từ các chủ thể khác<sup>109</sup>. Tuy nhiên, có một thực tế là vẫn còn một số văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến bảo vệ dữ liệu cá nhân có quy định mâu thuẫn, chồng chéo, bất cập hoặc không phù hợp với thực tiễn.

Thứ nhất, một trong những hạn chế của pháp luật Việt Nam trong vấn đề bảo vệ dữ liệu cá nhân là chưa có một văn bản hoàn thiện và thống nhất như luật bảo vệ dữ liệu cá nhân của nhiều nước trên thế giới (ví dụ, Quy định về bảo vệ dữ liệu chung của Liên minh Châu Âu (General Data Protection Regulation - GDPR; Luật Bảo vệ dữ liệu cá nhân của Singapore (Personal Data Protection Act - PDPA). Vì vậy, khi xử lý một vụ việc, các chủ thể liên quan phải xem xét khá nhiều các văn bản từ Luật, Nghị định cho đến Thông tư, việc này sẽ gây khó khăn và cản trở rất lớn cho các cá nhân và tổ chức trong việc nắm rõ quyền và lợi ích hợp pháp của mình, cũng như cho các chủ thể nắm giữ dữ liệu trong việc tuân thủ các quy định về bảo mật thông tin. Cũng chính vì có rất nhiều VBQPPL hiện hành đề cập đến vấn đề này nên đã dẫn đến tình trạng còn nhiều cách hiểu khác nhau, chưa thống nhất về dữ liệu cá nhân, thông tin cá nhân (chẳng hạn, Nghị định số 52/2013/NĐ-CP khẳng định thông tin liên hệ công việc và những thông tin mà cá nhân đã tự công bố trên các phương tiện truyền thông không được coi là thông tin cá nhân<sup>110</sup> trong khi tại Nghị định số 72/2013/NĐ-CP, mọi thông tin cá nhân không phân biệt đã công khai hay giữ bí mật đều được coi là thông tin cá nhân<sup>111</sup>). Bên cạnh đó, sự không thống nhất trong các

---

<sup>109</sup> TS. Chu Thị Hoa, Giải pháp nào xử lý tình trạng mua bán dữ liệu thông tin cá nhân <http://baochinhphu.vn/Utilities/PrintView.aspx?distributionid=433995>. (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>110</sup> Khoản 13 - Điều 3 - Nghị định 52/2013/NĐ-CP.

<sup>111</sup> Khoản 16 - Điều 3 - Nghị định 72/2013/NĐ-CP.

quy định pháp luật giữa các văn bản còn thể hiện qua việc định nghĩa thông tin cá nhân ở các văn bản có nhiều khác biệt về phạm vi và nội hàm. Cụ thể, Nghị định số 64/2007/NĐ-CP về ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động của cơ quan nhà nước định nghĩa thông tin cá nhân là: “thông tin đủ để xác định chính xác danh tính một cá nhân, bao gồm ít nhất nội dung trong những thông tin sau đây: họ tên, ngày sinh, nghề nghiệp, chức danh, địa chỉ liên hệ, địa chỉ thư điện tử, số điện thoại, số chứng minh nhân dân, số hộ chiếu. Những thông tin thuộc bí mật cá nhân gồm có hồ sơ y tế, hồ sơ nộp thuế, số thẻ bảo hiểm xã hội, số thẻ tín dụng và những bí mật cá nhân khác”. Nghị định số 52/2013/NĐ-CP về thương mại điện tử định nghĩa thông tin cá nhân với cách liệt kê các thông tin liên quan tương tự như Nghị định số 64/2007/NĐ-CP, theo đó, thông tin cá nhân là “các thông tin góp phần định danh một cá nhân cụ thể, bao gồm tên, tuổi, địa chỉ nhà riêng, số điện thoại, thông tin y tế, số tài khoản, thông tin về các giao dịch thanh toán cá nhân và những thông tin khác mà cá nhân mong muốn giữ bí mật”<sup>112</sup>. Tuy nhiên, Luật An toàn thông tin mạng lại tiếp cận định nghĩa về thông tin cá nhân ở mức độ khái quát hơn rất nhiều: “thông tin gắn với việc xác định danh tính của một người cụ thể”<sup>113</sup>. Như vậy, nếu xem xét tới kỹ thuật lập pháp thì có văn bản định nghĩa một cách khái quát, cũng có văn bản định nghĩa bằng cách liệt kê cụ thể. So sánh giữa các văn bản định nghĩa cụ thể thì nội hàm thông tin cá nhân mà các văn bản đề cập cũng không thống nhất.

Thứ hai, còn những khoảng trống pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân cần được quan tâm “lấp đầy” trong thời gian tới<sup>114</sup>. Pháp luật bảo vệ dữ liệu cá nhân hiện hành chưa bắt kịp được với thực tiễn các doanh nghiệp trong mô hình KTCS thời gian qua thu thập dữ liệu cá nhân từ người dùng. Ví dụ, để hoàn tất việc đăng ký tham gia sử

---

<sup>112</sup> Khoản 13 - Điều 3 - Nghị định 52/2013/NĐ-CP.

<sup>113</sup> Khoản 15 - Điều 3 - Luật An toàn thông tin mạng.

<sup>114</sup> TS. Chu Thị Hoa, Giải pháp nào xử lý tình trạng mua bán dữ liệu thông tin cá nhân <http://baochinhphu.vn/Utilities/PrintView.aspx?distributionid=433995>. (Truy cập ngày 5/4/2022).

dụng ứng dụng nền tảng chia sẻ, Airbnb hay Grab đều yêu cầu khách hàng phải cung cấp hình ảnh chụp rõ mặt của cá nhân. Bên cạnh đó, để sử dụng các dịch vụ thanh toán qua thẻ, ngoài việc sử dụng mật khẩu, Grab còn thu thập dữ liệu vân tay của khách hàng để tăng cường tính bảo mật. Như vậy, các dữ liệu sinh trắc học gắn liền với mỗi cá nhân (chẳng hạn: vân tay, móng mắt, nhận diện khuôn mặt,...) ... mà các doanh nghiệp thu thập, xử lý liệu có thuộc phạm vi điều chỉnh của các VBQPPL liên quan đến thông tin cá nhân hay không. Nếu có, thì liệu có cần quy định các biện pháp mang tính chặt chẽ hơn đối với doanh nghiệp thu thập và sử dụng dữ liệu sinh trắc của người tiêu dùng không. Lý do là, nếu như “địa chỉ”, “số điện thoại” của một người cũng được xếp vào TTCN thì rõ ràng, các dữ liệu về sinh trắc học, tuy cũng có thể coi là “dữ liệu” hoặc “TTCN” nhưng độ “nhạy cảm” của các dữ liệu này lớn hơn nhiều so với thông tin về “số điện thoại” hoặc “tên”, “tuổi” của chủ thẻ TTCN<sup>115</sup>.

Thứ ba, về chế tài xử lý vi phạm, hiện nay, các hành vi vi phạm, xâm hại đến dữ liệu cá nhân có thể bị xử phạt vi phạm hành chính hoặc truy cứu trách nhiệm hình sự, tùy thuộc vào tính chất, mức độ nguy hiểm và hậu quả do hành vi vi phạm gây ra. Tuy nhiên, các quy định liên quan đến chế tài xử lý vi phạm đối với các hành vi vi phạm pháp luật về bảo vệ thông tin cá nhân còn nhẹ so với quy định của nhiều quốc gia trên thế giới vì vậy, chưa đảm bảo tính răn đe cần thiết trong hoạt động phòng ngừa các hành vi vi phạm. Cụ thể ở khoản 2, Điều 84, Nghị định 15/2020/NĐ-CP ngày 3/2/2020 (có hiệu lực từ 15/4/2020) quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực bưu chính, viễn thông, tần số vô tuyến điện tử, công nghệ thông tin và giao dịch điện tử, nêu rõ phạt tiền từ 20-30 triệu đồng đối với một trong các hành vi: sử dụng không đúng mục đích thông tin cá nhân đã thỏa thuận khi thu thập hoặc khi chưa có sự đồng ý của chủ thể thông tin cá nhân; cung cấp hoặc chia sẻ hoặc phát

---

<sup>115</sup> TS. Nguyễn Văn Cương, Thực trạng pháp luật về bảo vệ thông tin cá nhân ở Việt Nam hiện nay và hướng hoàn thiện, <http://lapphap.vn/Pages/tintuc/tinchitiet.aspx?tintucid=210631> (Truy cập ngày 5/4/2022).

tán thông tin cá nhân đã thu thập, tiếp cận, kiểm soát cho bên thứ ba khi chưa có sự đồng ý của chủ thông tin cá nhân; thu thập, sử dụng, phát tán, kinh doanh trái pháp luật thông tin cá nhân người khác. Đối với chế tài hình sự, Điều 159 Bộ Luật Hình sự quy định hành vi xâm phạm bí mật hoặc hình thức trao đổi thông tin riêng tư của người khác có thể bị phạt tù tới 3 năm. Tội đưa hoặc sử dụng trái phép thông tin trên mạng máy tính, mạng viễn thông tại Điều 288 xác định mức hình phạt cao nhất là 7 năm tù giam. Tuy nhiên, cả 02 tội danh này đều chưa quy định cụ thể, trực tiếp về các hành vi vi phạm pháp luật liên quan tới dữ liệu cá nhân đang diễn ra hiện nay. Hơn nữa, mức phạt tiền cao nhất trong xử phạt vi phạm hành chính đối với vi phạm quyền riêng tư là 70 triệu đồng (Nghị định 15/2020/NĐ-CP) và mức phạt tiền trong xử lý hình sự nặng nhất là 200 triệu đồng; thậm chí trong trường hợp xâm phạm bí mật cá nhân dẫn đến người bị xâm phạm tự sát thì cũng chỉ bị phạt tối đa 01 tỷ đồng hoặc phạt tù từ 02 năm đến 07 năm (Điều 288, Bộ luật Hình sự 2015). So sánh với quy định chung về bảo vệ dữ liệu do Ủy ban châu Âu xây dựng (GDPR) áp dụng mức phạt lên tới 20 triệu Euro, tương đương 500 tỷ VNĐ thì có thể thấy, mức phạt trong luật pháp Việt Nam còn khá nhẹ, trong khi hậu quả từ hành vi xâm phạm quyền riêng tư có thể rất nghiêm trọng, gây tổn hại tới danh dự, nhân phẩm, an toàn và cả tính mạng của không chỉ một mà có thể là nhiều nạn nhân<sup>116</sup>.

#### **2.2.4. Pháp luật về thuế**

Những quy định về kinh doanh vận tải hành khách theo mô hình KTCS chính thức được ghi nhận tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP Quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Theo đó, về cơ bản Nghị định đã quy định điều chỉnh khá đầy đủ về hoạt động kinh doanh vận tải nói chung và hoạt động kinh doanh vận tải trong mô hình KTCS nói riêng. Để thực hiện hoạt động quản lý thuế

---

<sup>116</sup> TS. Chu Thị Hoa, Giải pháp nào xử lý tình trạng mua bán dữ liệu thông tin cá nhân <http://baochinhphu.vn/Utilities/PrintView.aspx?distributionid=433995>. (Truy cập ngày 5/4/2022).



cho lĩnh vực kinh doanh này, khoản 4 Điều 6 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP đã yêu cầu: “Kết thúc chuyến đi, doanh nghiệp, hợp tác xã sử dụng phần mềm tính tiền phải gửi (qua phần mềm) hóa đơn điện tử của chuyến đi cho hành khách, đồng thời gửi về cơ quan Thuế các thông tin của hóa đơn theo quy định của Bộ trưởng Bộ Tài chính”. Như vậy, đảm bảo sự cạnh tranh công bằng thì các hãng vận tải công nghệ đã và đang xem xét như là một doanh nghiệp kinh doanh vận tải taxi nên cũng sẽ chịu thuế theo quy định của pháp luật.

Các chủ thể cung cấp dịch vụ như Agoda, Traveloka, Airbnb, Booking... mặc dù cũng đóng vai trò trung gian nhưng các chủ thể này lại áp dụng cơ chế thu tiền từ người có nhu cầu đặt phòng và sau đó mới chuyển lại cho người cung cấp phòng chia sẻ sau khi trừ đi phần trăm phí dịch vụ. Mặc dù Tổng Cục Thuế đã có công văn số 848/BTC-TCT ngày 18/01/2017 về chính sách thuế và quản lý thuế liên quan đến hoạt động kinh doanh của dịch vụ đặt phòng trực tuyến, nhưng trên thực tế, các cơ quan thuế khó thu được khoản thuế từ các chủ thể này. Có quan điểm cho rằng Công văn số 848/BTC-TCT đã nêu rõ là cơ sở lưu trú (bên Việt Nam) sẽ nộp thay cho các chủ thể cung ứng dịch vụ chia sẻ). Tuy nhiên, nếu như cơ sở lưu trú (bên Việt Nam) chỉ nhận được tiền sau khi các chủ thể này thu từ khách hàng và trừ đi phần trăm như trên đề cập mà không có phần tiền thuế của các chủ thể này đóng cho nhà nước thì từ đâu cơ sở lưu trú (bên Việt Nam) có tiền nộp thuế thay cho nhà nước. Do đó, nếu yêu cầu họ nộp thì họ đang lấy chính tiền của họ nộp chứ không phải tiền của các chủ thể cung cấp dịch vụ chia sẻ này. Vì vậy, khi mà cơ chế quản lý còn chưa chặt chẽ thì cơ sở lưu trú (bên Việt Nam) cũng không muốn và không thực hiện việc kê khai, nộp thuế đó, nhất là khi cơ sở lưu trú tại Việt Nam là các cá nhân, hộ kinh doanh.

Đối với các doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực cho vay ngang hàng, hiện nay mặc dù trên thực tế đã xuất hiện các doanh nghiệp cho vay ngang hàng hoạt động

tại thị trường Việt Nam nhưng khung khổ pháp lý cho hoạt động này còn “bỏ ngỏ”, bởi vậy, khả năng thất thu các loại thuế liên quan đến thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế thu nhập cá nhân... là điều hoàn toàn có khả năng xảy ra. Thực tiễn, nhiều doanh nghiệp đang hoạt động cho vay ngang hàng là các doanh nghiệp có nguồn gốc từ nước ngoài, lại chỉ cho vay thông qua ứng dụng trực tuyến, không đăng ký kinh doanh và có trụ sở ở Việt Nam, nên rất khó kiểm soát dòng tiền, đồng thời nhà nước cũng thất thu thuế<sup>117</sup>. Bên cạnh đó, còn xuất hiện khả năng rủi ro “kép” về thuế và quản lý ngoại hối đối với lĩnh vực cho vay ngang hàng. Trường hợp người tham gia giao dịch trực tuyến cố tình lừa đảo, ẩn danh, mạo danh thì khó có khả năng truy thu được thuế thu nhập; hoặc nếu người tham gia lại không cho vay bằng các đồng tiền pháp định (VNĐ hoặc các đồng tiền ngoại tệ khác) mà cho vay bằng “tài sản ảo”, tiền mã hóa..., thì việc quản lý, giám sát, phòng chống rửa tiền, thu thuế thu nhập, quản lý ngoại hối, quản lý dòng tiền vào, ra của nền kinh tế, đăng ký khoản vay nước ngoài, cho vay nước ngoài trở nên khó khăn và tiềm ẩn nhiều rủi ro.

Trong hoạt động quản lý thuế, mô hình KTCS đã và đang đặt ra cho pháp luật về thuế ở Việt Nam những thách thức như sau:

Thứ nhất, khó khăn trong việc phối hợp để thu thuế giữa các quốc gia.

KTCS phát triển dựa trên công nghệ số. Theo đó, việc cung cấp dịch vụ có thể diễn ra trên môi trường trực tuyến, không cần các bên gặp nhau trực diện. Đôi khi máy chủ phục vụ cho việc cung cấp dịch vụ thông qua các ứng dụng apps, trang web lại không chỉ đặt trong quốc gia có chủ thể sử dụng dịch vụ, mà có thể đặt ở quốc gia khác. Điều này dẫn đến sự khó khăn trong hoạt động quản lý thuế khi muốn xác định dịch vụ được cung cấp có hay không có sử dụng trên lãnh thổ của quốc gia để áp dụng việc thu thuế. Vấn đề càng khó khăn hơn khi chính chủ thể cung cấp dịch vụ

---

<sup>117</sup> Thái Phương, Nhiều rủi ro từ cho vay ngang hàng, <https://nld.com.vn/kinh-te/nhieu-rui-ro-tu-cho-vay-nganghang-20201206220332786.htm> (Truy cập ngày 5/4/2022).

chia sẻ không có ý định hợp tác với cơ quan quản lý thuế của quốc gia có sử dụng dịch vụ chia sẻ của họ, vì điều này có thể dẫn đến nguy cơ suy giảm chủ thể sử dụng dịch vụ vì phải chi trả thuế.

Thứ hai, sự khó khăn trong việc xác định loại thuế để điều tiết.

Việc xác định mối quan hệ giữa chủ thể cung cấp các ứng dụng trong mô hình KTCS với người có lợi ích từ sử dụng các ứng dụng này để có thêm thu nhập là mối quan hệ như thế nào vẫn là một câu hỏi mà hiện chưa có lời giải đáp cụ thể từ các nhà quản lý ở Việt Nam. Theo đó, nếu cho rằng quan hệ giữa các bên là quan hệ hợp tác để cùng kinh doanh thì thu nhập phát sinh của người sử dụng dịch vụ để tìm kiếm lợi nhuận sẽ chịu thuế thu nhập cá nhân (Thuế TNCN) hoặc thuế thu nhập doanh nghiệp (thuế TNDN); còn nếu cho rằng đây là mối quan hệ giữa người sử dụng lao động và người sử dụng lao động thì phần thu nhập này lại chịu thuế TNCN đối với thu nhập từ tiền công, tiền lương. Bên cạnh đó, việc kê khai thuế đối với doanh nghiệp KTCS cũng gặp khó khăn do hệ thống pháp luật hiện hành của Việt Nam hiện chưa ghi nhận loại hình kinh doanh này và cơ quan thuế cũng lúng túng khi xác định bản chất giao dịch để áp thuế<sup>118</sup>. Do đó, cơ quan quản lý rất cần nghiên cứu xây dựng và ban hành chính sách dưới dạng cơ chế thử nghiệm áp dụng trong phạm vi hạn chế (sandbox) để việc thu thuế đúng sát với bản chất giao dịch<sup>119</sup>.

Thứ ba, sự khó khăn trong việc tính toán, kê khai khoản thuế phải nộp.

Từ việc xác định loại thuế để áp dụng, các cơ quan quản lý còn phải xác định căn cứ tính thuế như thế nào. Nếu cho rằng quan hệ giữa các bên là đối tác ngang

---

<sup>118</sup> Ví dụ trong lĩnh vực vận tải hàng hóa, startup Log Lag đang gặp vấn đề về kê khai thuế do hệ thống pháp luật chưa ghi nhận loại hình doanh nghiệp công nghệ trong lĩnh vực này, do đó, công ty phải thực hiện nghĩa vụ thuế theo doanh nghiệp vận tải, doanh thu phải hạch toán theo tổng giá trị giao dịch của chuyến hàng, con số lớn hơn nhiều so với mức phí mà doanh nghiệp thu được với vai trò kết nối, <https://baodautu.vn/khi-start-up-khong-chosandbox-d110416.html> (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>119</sup> Về đề xuất xây dựng sandbox, xem thêm ThS.Đặng Văn Phúc, TS.Chu Thị Hoa, Một số gợi ý về xây dựng sandbox cho Việt Nam, <https://ictvietnam.vn/mot-so-goi-y-ve-xay-dung-sandbox-cho-viet-nam-7303.htm> (Truy cập ngày 5/4/2022).

hàng thì lợi nhuận của mỗi bên sẽ phải tính đến bài toán thuế ra sao. Đối với các doanh nghiệp cung cấp nền tảng, họ được thành lập và quản lý dưới dạng doanh nghiệp, có đăng ký kinh doanh vì vậy, tính toán thu nhập chịu thuế của các doanh nghiệp này có phần thuận lợi hơn. Tuy nhiên, đối với bên cung cấp dịch vụ (những lái xe công nghệ), việc tính toán thu nhập chịu thuế còn phải căn cứ vào việc trừ đi các khoản chi phí hợp lý mà các lái xe đã phải bỏ ra để duy trì, bảo dưỡng phương tiện, các chi phí hợp lý liên quan đến mua bảo hiểm cho phương tiện... Bên cạnh đó, đặc thù có tính đan xen giữa các ngành nên các chủ thể còn gặp khó khăn trong phân loại thu nhập, sử dụng hóa đơn, chứng từ đối với từng bên tham gia mô hình KTCS. Ngoài ra, do hầu hết các doanh nghiệp hoạt động theo mô hình KTCS áp dụng công nghệ kinh doanh trên online nên cơ quan thuế khó xác định doanh thu để tính thuế. Giao dịch trong mô hình KTCS chủ yếu thực hiện trên môi trường mạng nên phụ thuộc rất nhiều vào sự trung thực của doanh nghiệp, cơ sở kinh doanh. Cơ quan quản lý thuế ở Việt Nam hiện chưa có đủ các bộ công cụ sử dụng để giám sát và thống kê các giao dịch điện tử trong các mô hình KTCS.

Những bất cập trên đã tạo thêm nhiều cơ hội cho “chủ nghĩa cơ hội thuế” và gây ảnh hưởng không nhỏ đến nguồn thu ngân sách của quốc gia, ảnh hưởng đến việc thực hiện các chức năng, nhiệm vụ của nhà nước và gián tiếp ảnh hưởng đến lợi ích của những chủ thể cần sự hỗ trợ từ nhà nước.

## **Tiểu kết chương 2**

Mô hình kinh tế chia sẻ đã và đang hiện hữu trong nền kinh tế Việt Nam với đồng thời cả những lợi ích và rủi ro tiềm ẩn. Dù muốn hay không muốn thì các nhà hoạch định chính sách vẫn cần tiếp tục có những nghiên cứu cần thiết để tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật nhằm quản lý tốt hơn sự phát triển của mô hình KTCS với mục tiêu khuyến khích những ưu điểm và hạn chế những mặt trái của mô hình KTCS có thể gây ra đối với xã hội.

Mô hình KTCS đã du nhập vào Việt Nam, có sự phát triển nhanh chóng và được dự đoán sẽ tiếp tục tăng trưởng trong thời gian tới. Bên cạnh những lợi ích về kinh tế - xã hội mà mô hình kinh tế mới này mang lại, những tác động tiêu cực và một số vấn đề pháp lý cũng nảy sinh đòi hỏi câu trả lời từ phía các nhà quản lý và các nhà lập pháp. Một số vấn đề pháp lý phát sinh từ mô hình KTCS có thể kể đến như: bảo đảm quyền tự do kinh doanh, bảo đảm môi trường cạnh tranh lành mạnh, bảo vệ người tiêu dùng, bảo vệ quyền lợi NLD, bảo vệ dữ liệu cá nhân, quản lý thuế,... Đây cũng là những vấn đề pháp lý mà nhiều quốc gia trên thế giới đang phải đối mặt. Hệ thống pháp luật Việt Nam hiện hành đã bộc lộ nhiều “khoảng trống” pháp lý. Nhiều lĩnh vực trong mô hình KTCS chưa có quy định pháp luật điều chỉnh như: vấn đề ghi nhận và xây dựng khung pháp lý cho hoạt động cho vay ngang hàng (P2P lending), vấn đề xác định địa vị pháp lý giữa các bên trong mối quan hệ giữa bên cung cấp ứng dụng nền tảng và bên cung cấp dịch vụ, xác định khung pháp lý quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng xe máy... Bên cạnh đó, hệ thống pháp luật cũng cần có những bước tiếp tục hoàn thiện để bảo đảm tốt hơn quyền lợi người tiêu dùng thông qua các quy định nhằm tiêu chuẩn hóa việc cung cấp dịch vụ, phân định trách nhiệm dân sự giữa các bên khi rủi ro phát sinh, hoàn thiện các quy định về bảo vệ dữ liệu cá nhân...

### **Chương 3**

## **ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT ĐIỀU CHỈNH MÔ HÌNH KINH TẾ CHIA SẺ Ở VIỆT NAM HIỆN NAY**

### **3.1. Định hướng chung về xây dựng và hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam hiện nay**

Thứ nhất, người viết cho rằng không cần thiết phải ban hành một luật riêng về điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ.

Do mô hình KTCS chỉ là tên gọi của một mô hình kinh tế mới dựa vào các ứng dụng nền tảng kết nối. Mô hình KTCS dựa trên việc sử dụng các nguồn lực dư thừa của xã hội, do vậy, nó có thể xuất hiện đa dạng, phong phú ở rất nhiều lĩnh vực trong đời sống xã hội. Để có thể điều chỉnh hiệu quả mô hình KTCS, vai trò của các Bộ, ngành chủ quản từng lĩnh vực đặc thù là rất cần thiết, bởi chính các Bộ, ngành mới hiểu rõ nhất các đặc điểm, yêu cầu, các tiềm năng thuận lợi để phát huy hay khó khăn cần khắc phục trong chính lĩnh vực quản lý nhà nước của bộ, ngành mình. Thông qua hoạt động quản lý nhà nước, các Bộ, ngành cần có những đánh giá, rà soát hệ thống pháp luật trong từng lĩnh vực và tiến hành hoàn thiện hệ thống pháp luật chuyên ngành phù hợp với nhu cầu quản lý đối với từng lĩnh vực cụ thể trong mô hình KTCS. Ngoài ra, cũng cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành trong quá trình hoàn thiện pháp luật, bởi các vấn đề pháp lý đặt ra từ mô hình KTCS ở Việt Nam trong thời gian qua như đã phân tích tại chương II cho thấy, các vướng mắc không thể chỉ đơn thuần được giải quyết triệt để, cục bộ ở từng lĩnh vực pháp luật riêng lẻ. Vai trò của các nhà quản lý là tính toán, cân bằng và điều tiết các mối quan hệ thuộc các lĩnh vực khác nhau, nhằm thực hiện được mục tiêu đặt ra.

Thứ hai, hoàn thiện pháp luật thúc đẩy đổi mới sáng tạo và khởi nghiệp sáng tạo, đáp ứng nhu cầu tiêu dùng, lấy lợi ích, sự thuận tiện của người dân và doanh nghiệp làm trọng tâm; tăng cường khuyến khích áp dụng thành tựu của khoa học

công nghệ, đồng thời quản lý và hạn chế thấp nhất những mặt tiêu cực của mô hình kinh tế chia sẻ<sup>120</sup>.

Nhà nước cần tiếp tục nghiên cứu có cơ chế để phát huy vai trò, nguồn lực, khả năng sáng tạo của các tổ chức, cá nhân trong xã hội vào quá trình này, thông qua các quy định pháp luật có tính chất tạo điều kiện, kết hợp với các biện pháp hỗ trợ về tài chính và các nguồn lực khác vào quá trình nghiên cứu và ứng dụng công nghệ, đồng thời cụ thể hoá các nguyên tắc về tôn trọng trật tự công, tôn trọng quyền và lợi ích người tiêu dùng, tôn trọng quyền riêng tư của người dân trong phát triển và ứng dụng công nghệ. Tại điểm b, khoản 3, điều 1 của quyết định số 999/QĐ-TTg về phê duyệt đề án thúc đẩy mô hình kinh tế chia sẻ của Thủ tướng Chính phủ cũng đã quy định rõ về nhóm giải pháp thực hiện quyền và trách nhiệm của người sử dụng dịch vụ trong kinh tế chia sẻ như: (1) nâng cao năng lực hiểu biết và sử dụng dịch vụ kinh tế số, pháp luật về hợp đồng số cho người sử dụng dịch vụ; đảm bảo an toàn lao động và an toàn trong thanh toán các hợp đồng điện tử; (2) các bộ, ngành tăng cường phối hợp, chia sẻ thông tin và dữ liệu với nhau trong công tác điều hành quản lý nhà nước; đồng thời xây dựng cơ chế chia sẻ thông tin và dữ liệu giữa các bộ, ngành với chính quyền các cấp, các doanh nghiệp, các hiệp hội ngành nghề; (3) Nhà nước cần xây dựng cơ chế, chính sách giảm thiểu rủi ro cho các bên trong hoạt động kinh tế chia sẻ bao gồm cả cơ chế bảo vệ người tiêu dùng.

Thứ ba, người viết thấy rằng phản ứng chính sách của mỗi quốc gia đối với mô hình kinh tế chia sẻ là khác nhau, phụ thuộc vào nhiều yếu tố. Thậm chí đối với quốc gia nơi mà chính quyền địa phương có thẩm quyền trong việc ban hành chính sách, pháp luật điều chỉnh hoạt động kinh tế - xã hội trên địa bàn, thì cách tiếp cận của từng địa phương cũng có sự khác nhau.

---

<sup>120</sup> Hà Quang Thanh, “Nhận thức về KTCS và một số giải pháp áp dụng ở Việt Nam”, 2020, <https://scp.gov.vn/tin-tuc/t11448/nhan-thuc-ve-kinh-te-chia-se-va-mot-so-giai-phap-ap-dung-o-viet-nam.html> (Truy cập ngày 12/4/2022).

Ví dụ như ở Hoa Kỳ, mỗi bang có một cách tiếp cận khác nhau trong việc điều chỉnh hoạt động KTCS, có bang không can thiệp vào hoạt động kinh tế này, có bang can thiệp ở mức độ chặt chẽ bằng cách ban hành một hệ thống các quy phạm điều chỉnh riêng hoạt động của mô hình KTCS, có bang ban hành các quy định điều chỉnh một số dịch vụ nhất định, trong khi có bang lại cấm hoàn toàn một số hoạt động của mô hình KTCS<sup>121</sup>.

Khác với quan điểm cho rằng mô hình KTCS cũng cần phải được điều chỉnh tương tự như hoạt động kinh doanh truyền thống<sup>122</sup>, hoặc cho rằng mô hình KTCS cần được thực hiện một cách tự do mà không cần sự can thiệp của pháp luật, người viết cho rằng, mô hình KTCS vẫn cần phải được điều chỉnh bởi pháp luật, nhưng với cách tiếp cận và mức độ khác với hoạt động kinh doanh truyền thống trong cùng một lĩnh vực. Việc yêu cầu mô hình KTCS phải tuân thủ các quy định pháp luật giống hệt như các quy định áp dụng đối với hoạt động kinh doanh truyền thống trong cùng một lĩnh vực có thể coi là gián tiếp ngăn cản sự phát triển của hoạt động này. Bởi vậy, Nhà nước cần phải có chính sách khuyến khích sự phát triển của mô hình kinh tế mới này bằng những quy định phù hợp. Những chính sách khuyến khích này sẽ thúc đẩy sự phát triển đa dạng của hình thức cung cấp hàng hoá và cung ứng dịch vụ, tăng khả năng lựa chọn cho người tiêu dùng. Để thúc đẩy mô hình KTCS, theo quan điểm của người viết, mô hình KTCS phải được điều chỉnh theo hướng phân tầng với mức độ điều chỉnh của các quy định khác nhau phụ thuộc vào tính chất, quy mô, sự chuyên nghiệp của chủ thể cung cấp dịch vụ. Quy định giới hạn số ngày trong năm các chủ nhà được phép cho thuê toàn bộ bất động sản của nhiều thành phố trên thế giới là một ví dụ của sự ngăn chặn việc lạm dụng quá mức các nền tảng, đồng thời,

---

<sup>121</sup> Erez Aloni, 2016, Pluralizing the sharing economy, Washington Law Review, Vol. 91, No 4, December 2016, tr. 1401.

<sup>122</sup> Andrew Leonard, “Sharing Economy” Shams: Deception at the Core of the Internet’s Hottest Businesses, SALON [https://www.salon.com/2014/03/14/sharing\\_economy\\_shams\\_deception\\_at\\_the\\_core\\_of\\_the\\_internets\\_hottest\\_businesses/](https://www.salon.com/2014/03/14/sharing_economy_shams_deception_at_the_core_of_the_internets_hottest_businesses/) (Truy cập ngày 12/4/2022).



đảm bảo đúng mục đích sử dụng chủ yếu của các căn hộ đó là để ở dài hạn. Tuy nhiên, bên cạnh giới hạn việc cho thuê toàn bộ căn nhà, nhiều thành phố cũng cho phép các chủ nhà được phép cho thuê phòng trống trong ngôi nhà không giới hạn (miễn là chủ nhà phải sống trong cùng ngôi nhà đó) nhằm khuyến khích sự tận dụng nguồn lực dư thừa. Thay vì quy định chung cho tất cả các chủ thể cung cấp dịch vụ, các nhà quản lý nên quản lý chặt chẽ hơn bằng các tiêu chuẩn cao và mức thuế cao hơn đối với những người cung cấp dịch vụ chuyên nghiệp tương tự như các mô hình kinh doanh truyền thống. Điều này vừa góp phần san bằng những lợi thế của nền tảng với mô hình kinh doanh truyền thống đối với những người kinh doanh chuyên nghiệp (ví dụ, người mua thêm nhà chỉ để kinh doanh cho thuê trên ứng dụng Airbnb), cũng vừa tạo điều kiện khuyến khích những nhà cung cấp dịch vụ không chuyên, tận dụng thời gian và nguồn lực dư thừa thực sự.

Thứ tư, tư duy lập pháp “mở” và “linh động” để các “nhà làm chính sách”, các nhà lập pháp “đồng hành” cùng các doanh nghiệp khởi nghiệp sáng tạo. Đối với những vấn đề “quản không được” hoặc chưa hiểu rõ thì cần cân nhắc áp dụng khung pháp lý thử nghiệm áp dụng trong phạm vi hạn chế.

Xây dựng và áp dụng khung pháp lý thử nghiệm áp dụng trong phạm vi hạn chế cho việc triển khai và ứng dụng các công nghệ mới trong mô hình kinh tế chia sẻ; cho phép thử nghiệm hoạt động kinh doanh mới, có tính chất đổi mới sáng tạo trong phạm vi và thời gian xác định, dưới sự giám sát của các nhà quản lý để đánh giá, kiểm nghiệm và điều chỉnh trước khi trở thành chính sách chung. Trong đó, lưu ý nói lỏng các điều kiện kinh doanh truyền thống; quy định quản lý phải theo hướng hạ thấp các rào cản về gia nhập thị trường, rào cản đối với các start-up... để các doanh nghiệp hoạt động thử nghiệm, dần dần hoàn thiện công nghệ và đáp ứng các yêu cầu quản lý. Trong bối cảnh khung pháp lý thường đi sau thực tế, việc cho áp

dụng thử nghiệm chính sách mới chính là phản ứng chính sách/cách ứng xử của cơ quan nhà nước đối với những công nghệ mới<sup>123</sup>.

Việc áp dụng khung pháp lý thử nghiệm áp dụng trong phạm vi hạn chế cho từng lĩnh vực và trong điều kiện nhất định phải được thực hiện khi phân tích từng tình huống chính sách cụ thể<sup>124</sup>. Thông qua mô hình thử nghiệm khung pháp lý thử nghiệm áp dụng trong phạm vi hạn chế, các nhà quản lý cũng có điều kiện để hiểu thêm hoạt động của doanh nghiệp, qua đó, cân nhắc, đánh giá và đưa ra những chính sách quản lý phù hợp. Chẳng hạn, sự phát triển nhanh chóng của lĩnh vực fintech trên thị trường tài chính ngân hàng ở Việt Nam trong thời gian gần đây đã tạo áp lực cho các cơ quan quản lý nhà nước về tài chính - ngân hàng. Đa số các cơ quan quản lý nhà nước về tài chính đang đối mặt với những thách thức như: Thiếu nguồn lực điều chỉnh thích hợp, cả về cán bộ, kiến thức và công cụ; cơ sở hạ tầng tài chính còn thấp, thị trường dịch vụ tài chính bán lẻ còn hạn chế; phức tạp và khó khăn trong việc cân bằng các mục tiêu điều chỉnh chủ chốt liên quan đến vấn đề phổ cập tài chính, tính ổn định, toàn vẹn, bảo vệ khách hàng, và cạnh tranh,... Do đó, việc áp dụng khung pháp lý thử nghiệm áp dụng trong phạm vi hạn chế có thể làm cho mối quan hệ giữa cơ quan quản lý nhà nước (Ngân hàng, Bộ Tài chính) và các nhà cung cấp dịch vụ tài chính theo hướng cởi mở và chủ động đối thoại, tạo điều kiện cho cơ quan quản lý rà soát và xây dựng khung chính sách và giám sát thực thi một cách linh hoạt.

Thứ năm, người viết thấy rằng thể chế về mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam phải có tính cạnh tranh với các nước trong khu vực và trên thế giới, nhằm tạo sức hút, thúc đẩy Việt Nam trở thành trung tâm khởi nghiệp, trung tâm Fintech của khu vực và thế giới.

---

<sup>123</sup> TS. Chu Thị Hoa, “Kinh tế chia sẻ và quyền tự do kinh doanh”, Tạp chí Nghiên cứu lập pháp, số 3+4/2021, tr. 12-19.

<sup>124</sup> TS. Chu Thị Hoa và nhóm chuyên gia công nghệ ONPUN Jsc, “Regulatory sandbox, khung pháp lý thử nghiệm áp dụng trong phạm vi hạn chế”, Tạp chí Thông tin và truyền thông, T8/2019.

Để làm được điều này, một trong những vấn đề cốt lõi đó là các nhà quản lý cần tập trung xây dựng, hoàn thiện pháp luật về mô hình KTCS thống nhất, đủ mạnh làm cơ sở để triển khai, duy trì các hoạt động kinh tế này trong khuôn khổ pháp luật. Môi trường thể chế được hoàn thiện, bắt kịp với những thay đổi nhanh chóng của cuộc sống sẽ có vai trò lớn trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh, khuyến khích khởi nghiệp sáng tạo.

### **3.2. Một số giải pháp cụ thể**

#### ***3.2.1. Nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng***

Thứ nhất, để đáp ứng được nhu cầu cấp thiết trong quản lý nhà nước đối với mô hình KTCS thì người viết thấy việc ban hành các văn bản hướng dẫn dưới luật với nội dung là phải xác định rõ quyền, trách nhiệm của từng bên trong mối quan hệ ba bên (bên cung cấp nền tảng, bên sở hữu tài sản, bên sử dụng tài sản) của mô hình KTCS nhằm xác định rõ vai trò của từng bên trong từng mối quan hệ<sup>125</sup>.

i) Bên cung cấp nền tảng nên là bên cung cấp sản phẩm công nghệ nền tảng mà theo đó, người dùng (bao gồm bên sở hữu tài sản và bên sử dụng tài sản) sẽ đăng ký tài khoản và hoạt động, sử dụng tài sản thông qua nền tảng công nghệ đó. Bên cung cấp tài sản sẽ có các quyền và trách nhiệm trong vấn đề đảm bảo chất lượng của sản phẩm công nghệ nền tảng do mình cung cấp, đảm bảo tài khoản của người dùng có thể hoạt động bình thường, thường xuyên, liên tục theo các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định pháp luật hiện hành đối với sản phẩm công nghệ nền tảng đó. Ngoài ra, trong mối quan hệ với người sử dụng tài sản, bên cung cấp nền tảng còn có các quyền và trách nhiệm của tổ chức/cá nhân kinh doanh hàng hóa dịch vụ theo quy định của pháp luật bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng (trong trường hợp người sử dụng tài sản là người tiêu dùng), ví dụ trách nhiệm bảo mật thông tin của

---

<sup>125</sup> TS.Nguyễn Giang Nam, Khoa luật, ĐHQGHN tại Hội thảo chuyên đề Pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ tại Việt Nam Hội 2018.

người tiêu dùng. Trong mô hình KTCS hỗn hợp, bên cung cấp nền tảng còn phải quyết định giá của sản phẩm/hàng hóa, do vậy, bên cung cấp nền tảng nên có trách nhiệm liên đới cùng với bên sở hữu tài sản trong việc đảm bảo chất lượng của tài sản.

ii) Bên sở hữu tài sản nên là bên có quyền sở hữu đối với tài sản và có trách nhiệm bảo đảm chất lượng của tài sản theo quy định pháp luật khi cung cấp tài sản đó cho người sử dụng tài sản. Bên sở hữu tài sản cũng nên có các quyền và trách nhiệm của tổ chức/cá nhân kinh doanh hàng hóa dịch vụ theo quy định của pháp luật bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng (trong trường hợp người sử dụng tài sản là người tiêu dùng).

iii) Đối với bên sử dụng tài sản, khi bên sử dụng là người tiêu dùng theo quy định pháp luật về bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng (là người mua, sử dụng hàng hoá, dịch vụ cho mục đích tiêu dùng, sinh hoạt của cá nhân, gia đình, tổ chức) thì bên sử dụng tài sản có các quyền và nghĩa vụ của người tiêu dùng theo quy định pháp luật.

Thứ hai, để bảo vệ người tiêu dùng tham gia mô hình kinh tế chia sẻ không nhất thiết chỉ sử dụng công cụ pháp lý mà cần khuyến khích sự kết hợp giữa công cụ pháp lý và các công cụ khác (như tự quản, công nghệ, các tiêu chuẩn...).

Cohen và Sundararajan rất đề cao vai trò của tự quản (Self-regulation) trong mô hình KTCS ngang hàng, theo đó, ngược lại với cách thức quản lý các mô hình kinh doanh truyền thống, đối với các nền tảng hoạt động online thì internet chính là công cụ nhanh và dễ dàng để tìm kiếm các bình luận (reviews) về chất lượng của các tài sản, dịch vụ cụ thể được cung cấp trên nền tảng<sup>126</sup>. Bên cạnh đó, sự tồn tại của các nền tảng phụ thuộc rất lớn vào sự sẵn sàng chia sẻ và sự tin cậy giữa những người xa lạ, vì vậy, một hệ thống phản hồi đáng tin cậy đóng vai trò rất quan trọng đối với các nền tảng<sup>127</sup>. Để đảm bảo niềm tin vào chất lượng của hàng hóa, dịch vụ được

---

<sup>126</sup> Cohen M. and A. Sundararajan, 2015, “Self-Regulation and Innovation in the Peer-to-Peer Sharing Economy”, University of Chicago Law Review Online, 82 (1), 116-133.

<sup>127</sup> Như trên.

cung cấp, các nền tảng thường cho phép người sử dụng chia sẻ trải nghiệm trực tuyến của mình với những người sử dụng khác<sup>128</sup>. Bản thân các nền tảng cũng đưa ra các quy tắc mang tính chất tự quản để nâng cao chất lượng dịch vụ được cung cấp trên nền tảng, từ đó tăng cường niềm tin của người sử dụng khi tham gia các nền tảng này. Chẳng hạn, Grab cũng đã đưa ra Bộ quy tắc ứng xử của Grab dành cho tất cả đối tác tài xế để họ có một hiểu biết rõ ràng về việc tuân thủ pháp luật, an toàn, an ninh và tiêu chuẩn dịch vụ mà việc vi phạm bất kỳ điều khoản nào của bộ quy tắc ứng xử này có thể dẫn tới việc tài khoản của tài xế bị chặn tạm thời hoặc vĩnh viễn khỏi ứng dụng Grab<sup>129</sup>.

Thứ ba, các cơ quan chức năng có thẩm quyền cần hoàn thiện các quy định pháp luật để giảm thiểu rủi ro về bất cân xứng thông tin.

Hệ thống đánh giá, xếp hạng trực tuyến, phản ánh trải nghiệm và phản hồi của người dùng, một mặt làm giảm sự bất cân xứng thông tin, nhưng mặt khác, chúng cũng bị chỉ trích là không hoàn toàn đáng tin cậy. Hơn nữa, các bất đồng về ngôn ngữ cũng dẫn đến nhiều thông tin liên quan đến các điều khoản về dịch vụ khi cung cấp đến người tiêu dùng chưa thực sự được thấu đáo. Điều này đặt ra nhu cầu hoàn thiện các quy định pháp luật để giảm thiểu rủi ro về bất cân xứng thông tin. Từ đó, các cơ quan nhà nước cần có những quy định buộc bên cung cấp nền tảng phải minh bạch, công khai các thông tin cần thiết để người tiêu dùng có điều kiện hiểu rõ sản phẩm, dịch vụ cũng như giá cả, những lợi ích, rủi ro khi tham gia vào mô hình KTCS... Theo quy định hiện hành trong Luật bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng và các văn bản chi tiết hướng dẫn thi hành mới chỉ có những quy định yêu cầu bên thứ ba (phía nền tảng) truyền tải đầy đủ thông tin chính xác về hàng hóa, dịch vụ sẽ được cung cấp cho người tiêu dùng và chịu trách nhiệm liên đới về việc cung cấp thông

---

<sup>128</sup> R. Basselier, G. Langenus & L. Walravens, “The rise of the sharing economy”, 2018, Economic Review, National Bank of Belgium, issue iii, pages 57-78, p.75.

<sup>129</sup> <https://www.grab.com/vn/safety2/codeofconduct/> (Truy cập ngày 12/4/2022).

tin không chính xác và đầy đủ. Trong khi thực tiễn mô hình KTCS, doanh nghiệp cung cấp nền tảng không chỉ đóng vai trò là trung gian thông tin về dịch vụ, hàng hóa, thậm chí trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ vận tải trực tuyến, doanh nghiệp nền tảng đóng vai trò là người quyết định giá cả, điều phối lái xe, tuyến đường, có thể xử phạt lái xe... Trong lĩnh vực cho vay ngang hàng, doanh nghiệp nền tảng vừa đóng vai trò là người cung cấp thông tin, kết nối, ngoài ra, có thể chấm điểm tín dụng, thẩm định hồ sơ vay, xét duyệt đơn vay... Hoạt động của các doanh nghiệp nền tảng đóng vai trò quan trọng đối với sự an toàn cũng như rủi ro của khoản đầu tư của người cho vay. Bởi vậy, từ khía cạnh bảo vệ tốt hơn quyền lợi người tiêu dùng, cũng như kinh nghiệm ở nhiều quốc gia như Châu Âu, Úc... các nhà quản lý cần hoàn thiện hệ thống pháp luật theo hướng bảo đảm quyền của người tiêu dùng được cung cấp đầy đủ thông tin không những về hàng hóa, dịch vụ sẽ được cung cấp mà còn cần được thông tin đầy đủ, rõ ràng, dễ hiểu về các thông tin liên quan đến hoạt động của nền tảng, các điều khoản dịch vụ trước khi người tiêu dùng đồng ý lựa chọn sử dụng hàng hóa, dịch vụ. Airbnb mặc dù hoạt động trên thị trường Việt Nam, tuy nhiên, nền tảng Airbnb không được dịch sang tiếng Việt, đặc biệt là các điều khoản dịch vụ, điều này thực tế đã gây khó khăn cho người tiêu dùng trong quá trình sử dụng dịch vụ.

Thứ tư, cần bảo đảm mọi hoạt động cung cấp dịch vụ, hàng hóa trong mô hình kinh tế chia sẻ phải có cơ quan quản lý nhà nước chịu trách nhiệm quản lý.

Đối với hoạt động cung cấp dịch vụ vận tải bằng xe mô tô, hiện nay chưa có cơ quan nào chịu trách nhiệm quản lý. Chỉ thông qua việc cấp giấy phép lái xe thông thường mà không có quy định về kiểm tra kỹ thuật phương tiện định kỳ, kiểm tra sức khỏe lái xe... rõ ràng là chưa đủ để bảo đảm an toàn cho hành khách trong quá trình sử dụng dịch vụ. Nhóm nghiên cứu cho rằng, đối với vấn đề này, có thể xem xét giao cho Bộ Giao thông vận tải là đơn vị đang phụ trách quản lý mảng dịch vụ vận tải

hành khách bằng ô tô quản lý đồng thời cả mảng dịch vụ vận tải hành khách bằng xe mô tô để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ.

Thứ năm, đối với nhóm các quy định liên quan đến kiểm soát tiêu chuẩn cung cấp hàng hóa, dịch vụ thì các cơ quan chức năng có thẩm quyền cần tiếp tục hoàn thiện theo hướng tăng cường cũng như bảo đảm đưa các quy định pháp luật đi vào thi hành một cách nghiêm túc, thực chất.

Đối với lĩnh vực dịch vụ vận tải, hoàn thiện pháp luật theo hướng tăng cường các quy định liên quan đến kiểm soát tiêu chuẩn của người lái xe trước và trong khi cung cấp dịch vụ, ví dụ như: kiểm tra lý lịch tư pháp, định kỳ kiểm tra sức khỏe, kiểm tra nồng độ cồn, ma túy.... Bên cạnh đó, pháp luật hiện hành đã có các quy định về quy trình bảo đảm an toàn giao thông<sup>130</sup>, tuy nhiên, các quy định này chưa thực sự phù hợp để có thể thi hành đối với mô hình KTCS, ví dụ như: quy định yêu cầu bộ phận quản lý của các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hành khách phải thực hiện quy trình kiểm tra bảo đảm an toàn như: theo dõi quá trình hoạt động của phương tiện và người lái xe trong suốt quá trình thực hiện nhiệm vụ vận chuyển qua thiết bị giám sát hành trình; thực hiện nhắc nhở ngay đối với người lái xe khi phát hiện xe chạy quá tốc độ, quá thời gian người lái xe liên tục, quá thời gian làm việc trong ngày, hoạt động sai hành trình vận chuyển, thiết bị giám sát hành trình không có tín hiệu và các nguy cơ gây mất an toàn giao thông khác... Bởi vậy, thay vì các quy định quy trình như trên, cơ quan quản lý cần tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, việc yêu cầu doanh nghiệp nền tảng cung cấp dữ liệu, báo cáo thường xuyên về quá trình hoạt động của các phương tiện, lịch trình, thời gian làm việc của lái xe, số lượng tai nạn, vi phạm giao thông trong quá trình lái xe... Từ đó, có những biện pháp quản lý phù hợp.

---

<sup>130</sup> Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020.

Đối với lĩnh vực lưu trú, thực tế hiện nay, nhiều nền tảng KTCS không có bất kỳ hiện diện thương mại nào ở Việt Nam dẫn đến việc quản lý các nền tảng này rất khó khăn. Bởi vậy, để đảm bảo quyền lợi người tiêu dùng, cơ quan quản lý cần tăng cường các biện pháp quản lý đối với chủ nhà bằng cách tăng cường thanh tra, kiểm tra, xử phạt nghiêm đối với những chủ nhà đăng bất động sản lên các nền tảng khi chưa đảm bảo các thủ tục đăng ký với cơ quan quản lý cũng như bảo đảm các điều kiện cần thiết như: phòng chống cháy nổ, an ninh trật tự. Tham khảo kinh nghiệm ở Paris, các cơ quan quản lý yêu cầu chủ nhà tiến hành rất nhiều biện pháp để đảm bảo an toàn cho khách, ví dụ như: để lại số điện thoại khẩn cấp của chủ nhà, có hướng dẫn lối thoát hiểm hỏa hoạn, chuẩn bị bộ dụng cụ y tế sơ cứu ban đầu...

Thứ sáu, người viết thấy rằng cần bổ sung quy định về chế độ bảo hiểm bắt buộc đối với một số mô hình KTCS thuộc lĩnh vực có nguy cơ rủi ro cao.

Chẳng hạn, lĩnh vực vận tải, lĩnh vực cho vay ngang hàng, nhiều quốc gia quy định buộc bên doanh nghiệp nền tảng và bên cung cấp dịch vụ phải có bảo hiểm tai nạn phòng ngừa rủi ro xảy ra. Thực tiễn ở Việt Nam, các doanh nghiệp như Grab cũng đã tự nguyện (mặc dù pháp luật không có quy định) mua bảo hiểm tai nạn cho đối tác tài xế và hành khách của mình, theo đó, nếu xảy ra tai nạn, họ vẫn được hưởng bảo hiểm tai nạn với mức bảo hiểm đền bù thiệt hại tối đa khoảng 100 triệu đồng/người/vụ đối với xe máy và tối đa 800 triệu đồng/vụ đối với Grab car - tùy theo mức độ của tai nạn<sup>131</sup>. Tuy nhiên, hiện nay chính sách bảo hiểm tai nạn cho tài xế và hành khách của Grab mới chỉ dừng lại ở giai đoạn xác nhận đặt xe cho đến khi kết thúc hành trình. Giai đoạn tài xế bật ứng dụng để tìm kiếm khách hàng, chờ xác nhận đặt xe thì tài xế không được bảo hiểm. Nhận định hoạt động vận tải hành khách là hoạt động có nguy cơ xảy ra tai nạn cao, bởi vậy, nhóm nghiên cứu cho rằng, pháp

---

<sup>131</sup> Thông tin sơ lược về bảo hiểm tai nạn cá nhân của grab, <https://www.grab.com/vn/insurance/> (Truy cập ngày 12/4/2022).



luật cần có quy định buộc các doanh nghiệp cũng như lái xe phải trang bị bảo hiểm tại nạn với mức bồi thường xứng đáng. Hiện nay, mức bồi thường tối đa 100 triệu đồng/người/vụ còn ở mức thấp. Đơn cử như, cùng là doanh nghiệp Grab nhưng nếu hoạt động ở Singapore, mức bảo hiểm tương tự cho tài xế và hành khách cao hơn gấp hơn 4 lần so với ở Việt Nam<sup>132</sup>. Quy định mức bảo hiểm này ở một số nước phát triển hơn như Canada, Mỹ như đã phân tích ở trên cũng cao hơn rất nhiều.

### ***3.2.2. Nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật bảo vệ quyền lợi người lao động***

Thứ nhất, các cơ quan quản lý cần hoàn thiện pháp luật lao động theo hướng thừa nhận người lao động trong mô hình kinh tế chia sẻ là một dạng lao động độc lập, được hưởng một số quyền lợi và nghĩa vụ cơ bản của người lao động<sup>133</sup>.

Xu hướng ngày càng gia tăng lực lượng lao động tự do, lực lượng lao động tạm thời trong nền kinh tế số nói chung, mô hình KTCS nói riêng là không thể tránh khỏi. Dạng lao động tạm thời này mang lại lợi ích cho NLD khi họ có thể tự do quyết định thời gian làm việc, thậm chí cùng một lúc có thể đăng ký cộng tác với nhiều doanh nghiệp nền tảng kinh doanh trong cùng lĩnh vực. Tuy nhiên, chính điều này cũng mang lại bất lợi cho NLD trong mô hình KTCS như chưa có cơ chế bảo vệ hay không được hưởng quyền lợi cơ bản của NLD (trợ cấp, chăm sóc sức khỏe, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp...). Trong bối cảnh đối tượng lao động mới này đang ngày càng trở nên đông đảo hơn, việc không giải quyết thỏa đáng những quyền lợi cơ bản cần có của NLD dễ gây nên những bất ổn trong xã hội. Bên cạnh đó, sự phát triển của các doanh nghiệp trong mô hình KTCS cũng là một điểm sáng về mặt kinh tế, mang tới những cơ hội phát triển cũng như cung cấp nguồn việc làm linh hoạt, tận dụng được tối đa các nguồn lực xã hội.

---

<sup>132</sup> Overview of Grab's Personal Accident insurance, <https://www.grab.com/sg/insurance/personal-accident/> (Truy cập ngày 12/4/2022).

<sup>133</sup> Ths. Phạm Huy Tú, Viện Khoa học lao động và xã hội, Bộ Lao động Thương binh và xã hội tại Hội thảo Pháp luật Việt Nam về điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ 2018.

Các cơ quan quản lý như Bộ Lao động Thương binh và xã hội và các Bộ, ngành liên quan cần phải đẩy nhanh tiến độ nghiên cứu vấn đề việc làm, thu nhập, an sinh xã hội (bao gồm cả bảo hiểm xã hội), quan hệ lao động, địa vị pháp lý của các bên và đề xuất các giải pháp đảm bảo quyền lợi và nghĩa vụ của NLD tham gia mô hình KTCS trên cơ sở đảm bảo hài hòa được lợi ích chính đáng của NLD và các bên liên quan. Việc hoàn thiện khung pháp lý điều chỉnh về các vấn đề nêu trên là rất quan trọng bởi điều này sẽ giúp lấp được các khoảng trống pháp lý, từ đó giúp bảo vệ hiệu quả quyền và lợi ích chính đáng của NLD.

Hệ thống pháp luật lao động, an sinh xã hội có thể hoàn thiện theo hướng mở rộng hơn các quyền lợi và nghĩa vụ của NLD trong mô hình KTCS. Nói cách khác, trong Bộ luật lao động hiện hành đã có quy định mở rộng hơn đối tượng được áp dụng một số quyền và nghĩa vụ của NLD là “người làm việc không có quan hệ lao động”. Để bảo vệ tốt hơn quyền lợi của nhóm NLD trong mô hình KTCS, một số quy định có thể được áp dụng, ví dụ như: NLD phải tuân thủ quy định về giờ làm việc tối đa, tuy nhiên được quyền linh hoạt lựa chọn thời gian làm việc phù hợp; các doanh nghiệp nền tảng phải bảo đảm cho NLD một số quyền lợi như: chịu trách nhiệm mua bảo hiểm tai nạn nghề nghiệp, chi phí đào tạo; công nhận quyền có tổ chức đại diện của NLD (ví dụ, NLD trong mô hình KTCS có quyền gia nhập tổ chức công đoàn); NLD trong mô hình KTCS có quyền thực hiện các vụ kiện tập thể mà không bị coi là vi phạm hợp đồng đối với doanh nghiệp nền tảng;...

Trong tương lai, khi lực lượng lao động tự do thông qua các ứng dụng nền tảng trở nên phổ biến, cần sửa đổi Bộ Luật lao động theo hướng công nhận mối quan hệ “hợp tác” giữa các tài xế công nghệ với doanh nghiệp hoạt động kinh doanh dịch vụ nền tảng công nghệ vận tải trực tuyến là một dạng quan hệ lao động, theo đó có thể định danh tài xế công nghệ là “người lao động độc lập”. Đây là một dạng quan hệ lao động đặc biệt, có thể coi là một dạng trung gian giữa những NLD truyền thống

(được đảm bảo đầy đủ các quyền lợi theo quy định của pháp luật lao động) và những người “lao động tự do” (hoàn toàn không được hưởng quyền lợi gì). Theo đó, “lao động độc lập” phân biệt với “lao động tự do” ở mức độ kiểm soát trong quá trình làm việc. Đối tượng “lao động độc lập” không hoàn toàn có sự tự chủ cao như “lao động tự do”, nhưng đồng thời cũng không hoàn toàn chịu sự hướng dẫn, giám sát cao như “người lao động truyền thống, làm công ăn lương cho các doanh nghiệp”. Qua đó, có thể đề xuất tiếp tục mở rộng hơn quyền lợi của NLD độc lập được quy định trong Bộ Luật lao động, ví dụ như: hợp đồng ký kết giữa doanh nghiệp cung cấp ứng dụng nền tảng (Grab, Be...) với các tài xế phải được coi là ký kết hợp đồng giữa doanh nghiệp với NLD độc lập. Doanh nghiệp cung cấp ứng dụng nền tảng phải có trách nhiệm cùng với NLD độc lập tham gia bảo hiểm y tế, bảo hiểm xã hội, bảo hiểm thất nghiệp;... NLD độc lập được phép thành lập, tham gia vào các tổ chức đại diện quyền lợi của mình (tổ chức công đoàn), nhằm tăng cường khả năng thương lượng, đàm phán, bảo vệ quyền lợi cho tập thể NLD... Tuy nhiên, với đặc thù của dạng “lao động độc lập” là tính chất linh hoạt trong lựa chọn thời gian làm việc cũng như “đối tác” mà NLD muốn hợp tác, NLD độc lập sẽ không được hưởng một số quyền lợi như NLD truyền thống, ví dụ như: chế độ lương làm thêm giờ, chế độ nghỉ lễ, nghỉ phép, chế độ lương tối thiểu...

Thứ hai, trong quá trình chờ đợi các nhà quản lý và nhà lập pháp nghiên cứu hoàn thiện pháp luật lao động, người viết thấy các cơ quan quản lý nhà nước cần thực hiện một số biện pháp sau:

Tăng cường khuyến khích, kêu gọi doanh nghiệp nền tảng mở rộng các chương trình hỗ trợ các “đối tác” của mình trong một số vấn đề như: mở rộng thời gian được hưởng bảo hiểm tai nạn cá nhân, hỗ trợ mua bảo hiểm y tế...

Đẩy mạnh truyền thông cũng như thực hiện các biện pháp nhằm tăng tính hấp dẫn của hệ thống bảo hiểm xã hội tự nguyện hiện hành, khuyến khích sự tham gia của những NLD tự do, từ đó đảm bảo an sinh xã hội cho nhóm đối tượng này<sup>134</sup>.

Tăng cường hỗ trợ đào tạo, đào tạo lại, nâng cao chất lượng cho nhóm lao động tự do, trong đó, có các đối tượng lao động thuộc mô hình KTCS nhằm thích ứng với đa dạng nhà cung cấp nền tảng, giúp NLD thích ứng với nhiều lựa chọn công việc tạm thời thay thế khác.

### ***3.2.3. Nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật bảo vệ dữ liệu cá nhân***

Thứ nhất, cơ quan quản lý nhà nước cần nhanh chóng xây dựng Luật Bảo vệ dữ liệu cá nhân.

Việc này để tạo ra sự thống nhất cho vấn đề này, khắc phục tình trạng tản mát và nhiều tầng nấc hệ thống các văn bản về bảo vệ dữ liệu cá nhân như hiện nay; đồng thời cụ thể hóa và bổ sung các thiết chế thực thi pháp luật mạnh mẽ và chặt chẽ hơn. Trong đó, cần đặt ra các quy định đảm bảo tính khả thi cho chủ thể có quyền được bảo vệ dữ liệu cá nhân. Thống nhất nội hàm “dữ liệu cá nhân” thay vì sử dụng nhiều thuật ngữ “thông tin cá nhân”, “bí mật cá nhân, bí mật gia đình,...” như hiện nay. Mở rộng phạm vi các vấn đề được bảo vệ bởi văn bản quy phạm pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân, đặc biệt các thông tin “nhạy cảm” như: các thông tin sinh trắc học, các thông tin về lý lịch tư pháp, các thông tin liên quan đến sức khỏe... Các quy định về xác định phạm vi dữ liệu cá nhân cần bảo vệ, chủ thể chịu trách nhiệm bảo vệ dữ liệu cá nhân, các hành vi vi phạm quyền được bảo vệ dữ liệu cá nhân,... cũng cần được cụ thể hóa một cách rõ ràng.

---

<sup>134</sup> Cho đến năm 2020, sau 13 năm triển khai bảo hiểm xã hội tự nguyện, mới có khoảng 1.068 nghìn người tham gia loại hình bảo hiểm này, chiếm 3,7% so với đối tượng thuộc diện tham gia, <https://tapchitaichinh.vn/baohiem/thuc-trang-va-giai-phap-phat-trien-doi-tuong%C2%A0tham-gia-bao-hiem-xa-hoi-332209.html>. (Truy cập ngày 12/4/2022).

Thứ hai, cơ quan quản lý nhà nước tiếp tục cân nhắc tiếp thu một số quy định tiên bộ của quốc tế liên quan đến bảo vệ dữ liệu cá nhân.

Ví dụ như một số quy định trong GDPR: (1) quy định về “quyền lãng quên” cho phép cá nhân khi không còn tin tưởng hay sử dụng dịch vụ của doanh nghiệp nền tảng, có thể yêu cầu doanh nghiệp đó xóa bỏ toàn bộ các dữ liệu đã thu thập; (2) thu hẹp dần các trường hợp tiết lộ dữ liệu cá nhân mà không phải xin phép chủ thể dữ liệu.

Thứ ba, các cơ quan có thẩm quyền sửa đổi các văn bản pháp luật có liên quan để quy định những hình thức chế tài nghiêm khắc hơn.

Đối với chế tài xử phạt vi phạm hành chính, có thể xem xét xác định mức phạt tính theo doanh thu hoặc theo quy mô của doanh nghiệp vi phạm tương tự như quy định của GDPR của Liên minh Châu Âu (mức phạt cho hành vi vi phạm có thể lên tới 4% doanh thu của năm tài chính trước thời điểm xảy ra hành vi vi phạm)<sup>135</sup>. Bổ sung quy định về trách nhiệm hình sự đối với hành vi xâm phạm quyền được bảo vệ đối với dữ liệu cá nhân trong Bộ luật hình sự. Một số hành vi vi phạm pháp luật bảo vệ dữ liệu cá nhân có thể xem xét hình sự hóa như: hành vi thu thập, sử dụng, khai thác, chuyển nhượng trái phép dữ liệu cá nhân<sup>136</sup>.

Thứ tư, các cơ quan chức năng cũng cần tính thêm về hiệu quả của cơ chế bảo vệ dữ liệu cá nhân thông qua khởi kiện dân sự.

Bảo vệ quyền riêng tư, bảo vệ dữ liệu cá nhân không chỉ thông qua cơ chế xử phạt vi phạm hành chính hay truy cứu trách nhiệm hình sự là những cơ chế thuộc về luật công. Bên cạnh những đòi hỏi phải gia tăng mức phạt trong xử lý bằng con đường hành chính hay hình sự, cần đảm bảo hiệu quả giải quyết vụ việc theo cơ chế luật tư - đó là khởi kiện dân sự. Song song với khởi kiện là các yêu cầu bồi thường

---

<sup>135</sup> TS. Chu Thị Hoa, Báo cáo rà soát pháp luật bảo vệ dữ liệu cá nhân, Hà Nội tháng 3/2021.

<sup>136</sup> Như trên.

thiệt hại theo quy định tại các Điều 13, 14 và 15 Bộ luật Dân sự năm 2015. Một điều đáng lưu ý là khi có yêu cầu gửi đến Tòa án bảo vệ quyền thì Tòa án không được từ chối giải quyết vụ việc vì lý do chưa có điều luật để áp dụng. Trong trường hợp này, Tòa án phải áp dụng các công cụ pháp lý là tập quán (quy định tại Điều 5 Bộ luật Dân sự năm 2015) hoặc tương tự pháp luật, nguyên tắc cơ bản của pháp luật dân sự, án lệ và lẽ công bằng (quy định tại Điều 6 Bộ luật Dân sự năm 2015) để giải quyết<sup>137</sup>.

Thứ năm, tất cả chủ thể pháp lý cần coi dữ liệu cá nhân là một loại tài sản phi truyền thống để có ứng xử phù hợp.

Các nhà lập pháp cũng như cơ quan thực thi pháp luật cần thay đổi cách tiếp cận, từ chỗ coi quyền bảo vệ dữ liệu cá nhân là quyền nhân thân thuần túy, chuyển sang tư duy nhận thức mới, khai thác giá trị kinh tế từ dữ liệu cá nhân. Theo đó, quyền đối với dữ liệu cá nhân sẽ có bóng dáng của quyền đối với một loại tài sản mới – tài sản phi truyền thống. Cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư với nền kinh tế số đã làm thay đổi nhận thức về các loại tài sản. Rất nhiều loại “tài sản ảo” đã có thể quy đổi ra thành tiền, thành tài sản thật. Trong xu thế đó, các loại dữ liệu, trong đó có dữ liệu cá nhân, trở nên có giá trị và có thể trở thành một loại tài sản phi truyền thống. Pháp luật hiện hành còn thiếu quy định cho phép khai thác giá trị kinh tế của dữ liệu cá nhân. Việt Nam đang hướng tới Chính phủ số, nền kinh tế số; hòa vào trong sự phát triển đó, một nguyên tắc buộc phải chấp nhận đó là việc ứng dụng công nghệ thông tin càng nhiều thì việc sử dụng, cung cấp thông tin cá nhân càng lớn. Do đó, dữ liệu trở thành loại tài nguyên giá trị trong kỷ nguyên số. Ở đây, việc hoàn thiện pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân trong thời gian tới cần trả lời được câu hỏi: Ai là người sở hữu dữ liệu cá nhân và ai sẽ là người có quyền bán hay mua những

---

<sup>137</sup> TS. Chu Thị Hoa, Giải pháp nào xử lý tình trạng mua bán dữ liệu thông tin cá nhân, <http://baochinhphu.vn/Utilities/PrintView.aspx?distributionid=433995>. (Truy cập ngày 12/4/2022).

dữ liệu đó khi tư duy lập pháp đã có sự thay đổi, coi dữ liệu cá nhân sau khi đã được mã hóa để “phi định danh” là một loại tài sản mới – tài sản phi truyền thống<sup>138</sup>.

#### ***3.2.4. Nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật về thuế, tài chính và ngân hàng***

Thứ nhất, các giải pháp trước mắt.

i) Chúng ta có thể thấy các văn bản pháp lý liên quan đến nghĩa vụ nộp thuế hiện nay đã phần nào bao quát hết các hoạt động kinh doanh, tuy nhiên việc thực thi các chính sách này vẫn còn một số hạn chế. Hiện nay, việc quản lý thu thuế đang gặp khó khăn đối với các nhà cung cấp nền tảng trung gian, là tổ chức, cá nhân nước ngoài không thành lập tại Việt Nam nhưng có phát sinh thu nhập tại Việt Nam. Để quản lý thu thuế đạt hiệu quả đối với các tổ chức, cá nhân này cần sự phối hợp chia sẻ thông tin của các Bộ ngành liên quan đến quản lý hoạt động KTCS. Để quản lý thu thuế đạt hiệu quả đối với các tổ chức, cá nhân này, đồng thời tạo môi trường bình đẳng cho doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp nước ngoài; điều 42, Luật Quản lý thuế (có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2020) quy định về nguyên tắc khai thuế, tính thuế như sau: “Đối với hoạt động kinh doanh thương mại điện tử, kinh doanh dựa trên nền tảng số và các dịch vụ khác được thực hiện bởi nhà cung cấp ở nước ngoài không có cơ sở thường trú tại Việt Nam thì nhà cung cấp ở nước ngoài có nghĩa vụ trực tiếp hoặc ủy quyền thực hiện đăng ký thuế, khai thuế, nộp thuế tại Việt Nam theo quy định của Bộ trưởng Bộ Tài chính.” Luật Quản lý thuế cũng quy định nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm của các Bộ (Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Công an, Bộ Công thương, Bộ Thông tin và Truyền thông, Bộ Giao thông vận tải), Ngân hàng Nhà nước, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và Ngân hàng thương mại để phối hợp để quản lý thuế. Vì vậy, trên cơ sở quy định tại Luật Quản lý thuế nêu trên, Bộ Tài chính cần sớm ban hành hướng dẫn việc thực hiện nội dung

---

<sup>138</sup> TS. Chu Thị Hoa, Cần coi dữ liệu cá nhân là một loại tài sản phi truyền thống <http://baochinhphu.vn/Phapluat/Can-coi-du-lieu-ca-nhan-la-mot-loai-tai-san-phi-truyen-thong/434039.vgp>. (Truy cập 12/4/2022).

quản lý thuế đối với kinh doanh thương mại điện tử, kinh doanh dựa trên nền tảng số và các dịch vụ khác theo hướng như sau<sup>139</sup>: Tạo thuận tiện cho việc đăng ký, kê khai, nộp thuế đối với các doanh nghiệp nền tảng không có cơ sở kinh doanh cố định tại Việt Nam nhưng có phát sinh hoạt động kinh doanh thương mại điện tử, kinh doanh dựa trên nền tảng số với tổ chức, cá nhân ở Việt Nam, pháp luật cần có quy định cụ thể yêu cầu các doanh nghiệp này chủ động đăng ký thuế, khai thuế, nộp thuế thông qua cổng thông tin điện tử của Tổng cục Thuế. Trong trường hợp các doanh nghiệp này không chủ động kê khai, nộp thuế thì Tổng cục Thuế cần phối hợp với Ngân hàng Nhà nước và các ngân hàng thương mại kiểm soát luồng tiền từ nước ngoài chi trả cho các tổ chức, cá nhân trong nước để từ đó khấu trừ thuế đối với các cá nhân, tổ chức này.

ii) Cơ quan quản lý cần ban hành những chính sách nhằm khuyến khích việc thanh toán không dùng tiền mặt. Khi thực hiện các giao dịch trên mạng, các công ty cung cấp dịch vụ chỉ áp dụng hình thức thanh toán qua các ngân hàng hoặc các trung gian thanh toán bằng hình thức chuyển khoản. Điều này sẽ tạo điều kiện để các cơ quan quản lý kiểm soát dòng tiền, từ đó góp phần tạo thuận lợi cho hoạt động khấu trừ thuế đối với doanh nghiệp nước ngoài không có cơ sở kinh doanh cố định tại Việt Nam. Trước hết, các cơ quan quản lý cần sớm sửa đổi bổ sung, thay thế Nghị định 101/2012/NĐ-CP về thanh toán không dùng tiền mặt, theo hướng bổ sung quy định về thanh toán quốc tế. Quy định cụ thể các nội dung như: khái niệm thanh toán quốc tế; điều kiện các tổ chức cung ứng dịch vụ thanh toán, trung gian thanh toán được cung ứng, hỗ trợ cung ứng dịch vụ thanh toán quốc tế; điều kiện các tổ chức nước ngoài được cung ứng dịch vụ thanh toán quốc tế xuyên biên giới tại Việt Nam... Việc hoàn thiện khung pháp lý cho hoạt động thanh toán quốc tế là cơ sở để các tổ chức

---

<sup>139</sup> Thông tư số 06/2021/TT-BTC ngày 22/01/2021 của Bộ Tài chính hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Quản lý thuế ngày 13/06/2019 về quản lý thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu chưa giải quyết được những vướng mắc về vấn đề thuế trong mô hình KTCS.



cung ứng dịch vụ thanh toán, trung gian thanh toán thực hiện kết nối với hệ thống thanh toán quốc tế để thực hiện các giao dịch thanh toán quốc tế cho khách hàng, qua đó tạo điều kiện cho các mô hình KTCS có phạm vi xuyên biên giới phát triển. Nghị định sửa đổi cũng cần bổ sung quy định về mô hình ngân hàng đại lý. Theo đó hoạt động này sẽ được thực hiện tại các khu vực chưa có điểm giao dịch của các ngân hàng để người dân có thể thực hiện các dịch vụ tài chính cơ bản. Bên đại lý sẽ thay mặt ngân hàng thực hiện các hoạt động như: tiếp nhận hồ sơ mở tài khoản thanh toán, xác minh thông tin nhận biết khách hàng gửi cho ngân hàng, nhận tiền mặt của khách hàng nộp vào tài khoản, hỗ trợ khách hàng rút, chuyển khoản các khoản thanh toán nợ... Mô hình đại lý thanh toán sẽ góp phần giải quyết các vấn đề mở rộng mạng lưới cung ứng dịch vụ của các ngân hàng đến các đối tượng khách hàng ở các khu vực nông thôn, vùng sâu, vùng xa nơi người dân chưa có điều kiện tiếp cận dịch vụ tài chính và mạng lưới ngân hàng chưa thể vươn tới. Khi mạng lưới ngân hàng, thanh toán được mở rộng sẽ hỗ trợ thúc đẩy mở rộng mạng lưới phát triển của các loại hình KTCS.

Ngày 9/3/2021, Thủ tướng ban hành Quyết định 316/QĐ-TTg phê duyệt triển khai thí điểm dùng tài khoản viễn thông thanh toán cho các hàng hóa, dịch vụ có giá trị nhỏ (Mobile money). Người viết cho rằng, Ngân hàng Nhà nước với vai trò cơ quan được giao quản lý phương tiện thanh toán trong nền kinh tế cần giám sát chặt chẽ chương trình thí điểm Mobile money nói trên. Sau 02 năm thí điểm (đến thời điểm năm 2023), nghiên cứu xây dựng và trình Chính phủ ban hành văn bản chính thức áp dụng Mobile money. Trong đó, gồm các nội dung: đối tượng tham gia cung ứng dịch vụ (doanh nghiệp viễn thông đã được Ngân hàng Nhà nước cấp phép thực hiện dịch vụ trung gian thanh toán), phạm vi triển khai thí điểm (hướng tới địa bàn nông thôn, vùng sâu, vùng xa...); quy trình nghiệp vụ (nạp, rút, chuyển tiền); hạn mức giao dịch; cơ chế kiểm soát rủi ro (mở tài khoản đảm bảo khả năng thanh toán

tại ngân hàng và duy trì số dư tiền gửi không thấp hơn số dư trên các tài khoản Mobile Money của khách hàng mở tại công ty viễn thông) và phòng chống rửa tiền (quy định về yêu cầu thu thập thông tin, định danh khách hàng, xây dựng quy trình nội bộ về phòng chống rửa tiền, báo cáo, cung cấp thông tin cho cơ quan quản lý theo quy định...); trách nhiệm đối với khách hàng (cung cấp thông tin, giải quyết khiếu nại...); điều kiện cấp phép thí điểm; trách nhiệm của cơ quan quản lý trong việc cấp phép, kiểm tra, giám sát...

iii) Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về thuế của các cơ quan quản lý nhà nước, trách nhiệm của người nộp thuế và hướng dẫn thực hiện pháp luật về thuế là một trong những giải pháp hữu hiệu nhất để quản lý thuế trong mô hình KTCS. Vì vậy, để tăng cường quản lý thu trong mô hình KTCS, người viết cho rằng cần tổ chức tuyên truyền pháp luật về thuế trên các nền tảng thương mại điện tử như: Liên kết đường link các trang web về quản lý thuế trên các trang thương mại điện tử; Phối hợp với các nền tảng thương mại điện tử để tạo các mẫu chứng từ khai thuế, những thông tin cần thiết về người nộp thuế...

Thứ hai, giải pháp dài hạn.

Việc quản lý thuế đối với những nền tảng thương mại điện tử ở nước ngoài là vấn đề rất khó. Người viết cho rằng cần có sự hợp tác giữa các nước hoặc tham gia vào các diễn đàn quản lý thuế hoặc sáng lập các diễn đàn quản lý thuế trong khu vực... để thống nhất các thỏa thuận về cung cấp, chia sẻ thông tin, chuẩn hóa các định dạng thông tin cần trao đổi... Hiện nay, Diễn đàn quản lý thuế của tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD – gồm 30 nước thành viên) đang xây dựng Dự thảo quy tắc ứng xử đối với nền tảng KTCS, trong đó, nêu rõ các nội dung, giải pháp phối hợp giữa các quốc gia để quản lý thuế hiệu quả trong mô hình KTCS.

### **Tiểu kết chương 3**

Đối với hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình KTCS, cùng với chủ trương tạo lập khung khổ pháp lý nhằm thúc đẩy đổi mới, sáng tạo, tạo điều kiện cho sự phát triển của các mô hình kinh tế mới, Nhà nước Việt Nam cũng chủ trương hạn chế các tác động tiêu cực đến bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, thực hiện mục tiêu tăng cường bảo đảm an sinh xã hội, bảo vệ quyền lợi người lao động và pháp luật về thuế. Người viết thấy rằng việc hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình KTCS là vấn đề rất cấp thiết để đảm bảo mô hình KTCS phát triển đúng định hướng nêu trên của Đảng và Nhà nước.

Từ những bất cập và thực tiễn đã được nêu trên, có thể đưa ra những định hướng hoàn thiện pháp luật về điều chỉnh mô hình KTCS ở Việt Nam hiện nay bao gồm: (1) bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng thông qua hoàn thiện pháp luật trong vấn đề tăng cường tiêu chuẩn, điều kiện cung cấp dịch vụ; tăng cường minh bạch thông tin giữa doanh nghiệp nền tảng và các bên tham gia; tăng cường bảo hiểm trách nhiệm dân sự trong các lĩnh vực có mức độ rủi ro cao...; (2) tăng cường bảo vệ quyền lợi người lao động thông qua sửa đổi Bộ luật lao động mở rộng quyền lợi của người lao động trong mô hình KTCS hướng tới nghiên cứu đề xuất công nhận một dạng lao động trung gian giữa người lao động và lao động tự do; (3) tăng cường bảo vệ dữ liệu cá nhân thông qua việc sớm nghiên cứu, đề xuất xây dựng VBQPPL thống nhất trong lĩnh vực bảo vệ dữ liệu cá nhân; (4) tăng cường quản lý thuế thông qua hoàn thiện cơ chế tạo thuận lợi cho việc đăng ký, kê khai, nộp thuế đối với các doanh nghiệp nền tảng không có cơ sở kinh doanh cố định tại Việt Nam; tăng cường hợp tác quốc tế về quản lý thuế; khuyến khích tiêu dùng không sử dụng tiền mặt để từ đó có điều kiện quản lý tốt hơn dòng tiền và có cơ sở để thanh tra, kiểm tra, khấu trừ thuế từ nguồn.

## KẾT LUẬN

Mô hình KTCS đã du nhập vào Việt Nam trong khoảng gần mười năm trở lại đây. Cùng với các chính sách khuyến khích, tạo điều kiện cho đổi mới, sáng tạo, khuyến khích sự phát triển của các mô hình kinh tế mới của Đảng và Nhà nước, mô hình KTCS đã có sự phát triển nhanh chóng và được dự đoán là sẽ tiếp tục tăng trưởng trong thời gian tới. Tương tự như thực tiễn nhiều quốc gia trên thế giới, mô hình KTCS từ khi xuất hiện ở Việt Nam cũng đã nảy sinh một số vấn đề pháp lý đòi hỏi sự thay đổi chính sách cũng như hệ thống pháp luật. Một số vấn đề pháp lý phát sinh từ mô hình KTCS có thể kể đến như: bảo vệ người tiêu dùng, bảo vệ quyền lợi NLD, bảo vệ dữ liệu cá nhân, quản lý thuế, ...

Hệ thống pháp luật Việt Nam hiện hành đã bộc lộ một số “khoảng trống” pháp lý. Nhiều lĩnh vực trong mô hình KTCS chưa có quy định pháp luật điều chỉnh như: vấn đề ghi nhận và xây dựng khung pháp lý cho hoạt động cho vay ngang hàng (P2P lending), vấn đề xác định địa vị pháp lý giữa các bên trong mối quan hệ giữa bên cung cấp ứng dụng nền tảng và bên cung cấp dịch vụ, xác định khung pháp lý quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng xe máy... Bên cạnh đó, hệ thống pháp luật cũng cần có những bước tiếp tục hoàn thiện để bảo đảm tốt hơn quyền lợi người tiêu dùng, bảo vệ tốt hơn dữ liệu cá nhân. Quyền lợi của NLD trong mô hình KTCS đặt trong bối cảnh ngày càng gia tăng của lực lượng lao động tự do cũng cần được tiếp tục nghiên cứu cải thiện. Thực trạng pháp luật hiện hành đang đặt ra yêu cầu cho các nhà quản lý cần khẩn trương có những bước nghiên cứu, hoàn thiện hệ thống pháp luật điều chỉnh mô hình KTCS một cách nhanh chóng và phù hợp với bối cảnh, điều kiện kinh tế - xã hội cụ thể ở Việt Nam. Bối cảnh và sự cần thiết hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình kinh tế chia sẻ đối với người viết được hiểu cụ thể như sau:

Thứ nhất, xu hướng toàn cầu hóa, hội nhập kinh tế quốc tế và sự phát triển nhanh chóng của mạng internet đã làm xuất hiện và phát triển các mô hình kinh tế

mới, trong đó có mô hình KTCS. Đồng thời, kinh tế số và cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư vẫn đang tiếp tục có xu hướng phát triển mạnh mẽ trên thế giới, trong khu vực cũng như tại Việt Nam.

Thứ hai, xuất phát từ quan điểm chung của Đảng, Nhà nước trong thời gian qua là tích cực, chủ động, khuyến khích đổi mới, sáng tạo; ngày 28/9/2019, Bộ Chính trị đã ban hành Nghị quyết số 52-NQ/TW về một số chủ trương, chính sách chủ động tham gia cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư. Nghị quyết đã chỉ ra mục tiêu “Tận dụng có hiệu quả các cơ hội do cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư đem lại... phát triển mạnh mẽ kinh tế số, phát triển nhanh và bền vững dựa trên khoa học - công nghệ, đổi mới sáng tạo và nhân lực chất lượng cao; nâng cao chất lượng cuộc sống, phúc lợi của người dân;... bảo vệ môi trường sinh thái.” Trong Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng vừa qua, Đảng ta cũng tiếp tục chủ trương “phát triển nhanh và bền vững dựa chủ yếu vào khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số. Phải đổi mới tư duy và hành động, chủ động nắm bắt kịp thời, tận dụng hiệu quả các cơ hội của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư gắn với quá trình hội nhập quốc tế để cơ cấu lại nền kinh tế, phát triển kinh tế số, xã hội số, coi đây là nhân tố quyết định để nâng cao năng suất, chất lượng, hiệu quả và sức cạnh tranh. Bên cạnh đó, Đảng ta đã xác định một trong những phương hướng, nhiệm vụ trong thời gian tới đó là xây dựng, hoàn thiện “hệ thống pháp luật thúc đẩy đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số và phát triển các sản phẩm, dịch vụ, mô hình kinh tế mới.” Đồng thời, “cho phép thực hiện cơ chế thử nghiệm chính sách mới, thúc đẩy triển khai và ứng dụng công nghệ mới, đổi mới sáng tạo, mô hình kinh doanh mới”. Liên quan trực tiếp đến mô hình KTCS, Đảng ta cũng nhấn mạnh: “Thúc đẩy phát triển kinh tế số, xã hội số, sản xuất thông minh, các mô hình sản xuất kinh doanh mới, KTCS, thương mại điện tử”.

Để chủ động thích ứng với sự phát triển của mô hình KTCS, Chính phủ đã ban hành Chỉ thị về nâng cao năng lực tiếp cận cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư và phê duyệt Đề án thúc đẩy mô hình KTCS. Theo đó, một số quan điểm của Chính phủ về mô hình KTCS được thể hiện trong Đề án thúc đẩy mô hình KTCS, đó là: Quản lý nhà nước cần đảm bảo cho các hoạt động kinh tế hợp pháp được phát triển trong đó có các hoạt động thuộc mô hình KTCS; thay đổi tư duy và cách thức quản lý nhà nước cho phù hợp với xu thế phát triển của kinh tế số và cách mạng công nghiệp 4.0; đồng thời nâng cao nhận thức và năng lực của doanh nghiệp, địa phương và người dân về mô hình KTCS. Tạo lập một môi trường kinh doanh bình đẳng giữa các doanh nghiệp hoạt động theo mô hình KTCS và doanh nghiệp kinh doanh truyền thống, giữa doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp nước ngoài theo hướng tạo điều kiện và hỗ trợ các doanh nghiệp truyền thống chuyển đổi hình thức kinh doanh; Nhà nước khuyến khích, ưu tiên tăng cường năng lực đổi mới sáng tạo của doanh nghiệp cung cấp nền tảng; đặt doanh nghiệp vào trung tâm của hệ thống đổi mới sáng tạo; hỗ trợ các doanh nghiệp công nghệ trong nước phát triển tạo lập các nền tảng số, hỗ trợ chuyển đổi số, số hóa ở cấp độ doanh nghiệp và toàn bộ nền kinh tế. Nâng cao năng lực quản lý của bộ máy Nhà nước trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 đáp ứng yêu cầu quản lý và thúc đẩy mô hình KTCS. Khuyến khích các mô hình KTCS trên cơ sở phù hợp với lợi ích và trình độ phát triển kinh tế, xã hội của đất nước, đảm bảo tuân thủ các cam kết quốc tế mà Việt Nam đã tham gia. Hạn chế những rủi ro liên quan đến bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng và phòng ngừa thất thoát thuế, lẩn tránh thực hiện các nghĩa vụ, trách nhiệm theo quy định của pháp luật; Giải quyết vấn đề nảy sinh trong KTCS như vấn đề lao động, việc làm, an sinh xã hội...<sup>140</sup>

---

<sup>140</sup> TS. Chu Thị Hoa, “Kinh tế chia sẻ trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 và một số yêu cầu về xây dựng pháp luật ở Việt Nam hiện nay”, Tạp chí nghề luật số 7/2019, tr. 24-31.

Những quan điểm nêu trên của Đảng, Nhà nước ta trong phát triển mô hình KTCS là hoàn toàn đúng đắn và phù hợp với bối cảnh và định hướng phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Từ những quan điểm trên, Chính phủ đã giao nhiệm vụ cho các Bộ, ngành nghiên cứu, xây dựng chính sách, hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình KTCS. Tuy nhiên, kể từ khi ban hành Đề án thúc đẩy mô hình KTCS cho đến nay, mô hình KTCS cũng đã có thấy nhiều cơ hội, nhưng đồng thời tiếp tục đặt ra nhiều thách thức. Có những vấn đề đặt ra, tuy nhiên, chưa được thể hiện trong nội dung của Đề án, ví dụ như: tăng cường bảo vệ lợi ích công cộng, sử dụng hợp lý nguồn tài nguyên, tăng cường bảo vệ môi trường. Đồng thời, thực tiễn hiện nay, hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình KTCS là vấn đề mới và khó; các chính sách không phải chỉ là những chính sách đơn lẻ, mà việc thay đổi chính sách có thể liên quan và ảnh hưởng tới nhiều lĩnh vực, vì vậy, đa số Bộ, ngành vẫn đang trong quá trình nghiên cứu, đề xuất phương án thay đổi chính sách, hoàn thiện hệ thống pháp luật phù hợp với sự phát triển của mô hình KTCS.

Thứ ba, xuất phát từ đòi hỏi của thực tiễn phát triển kinh tế - xã hội trong thời gian vừa qua. Mô hình kinh tế chia sẻ đã du nhập vào Việt Nam và có sự phát triển nhanh chóng trong vài năm gần đây, được dự đoán là sẽ tiếp tục tăng trưởng mạnh mẽ trong thời gian tới; đã làm phát sinh một số vấn đề pháp lý như đã phân tích cụ thể như: bảo vệ người tiêu dùng, bảo vệ quyền lợi NLD, bảo vệ dữ liệu cá nhân, quản lý thuế,... Tuy nhiên, người viết thấy những vấn đề pháp lý này cho đến nay về cơ bản vẫn chưa nhận được hồi đáp từ phía các nhà quản lý và các nhà lập pháp.

Vấn đề đặt ra là cần có định hướng hoàn thiện pháp luật điều chỉnh mô hình KTCS một cách thống nhất và bài bản, trong đó có sự cân đối lợi ích giữa nhiều chủ thể, nhằm thực hiện mục tiêu vừa thúc đẩy đổi mới sáng tạo, phát triển lĩnh vực kinh tế mới, đồng thời cân bằng với mục tiêu phát triển xã hội, bảo đảm quyền lợi người

tiêu dùng, NLD, quản lý thuế, lợi ích chung của xã hội và bảo đảm mục tiêu phát triển bền vững.

Căn cứ thực tiễn hệ thống pháp luật hiện hành, bản thân người viết khóa luận đã đề xuất một số định hướng cụ thể hoàn thiện hệ thống pháp luật trên bốn lĩnh vực tương ứng với những vấn đề pháp lý chính mà KTCS đang đặt ra cấp thiết hiện nay. Tuy nhiên, việc hoàn thiện hệ thống pháp luật trên từng lĩnh vực cần phải được diễn ra theo một số nguyên tắc chung, cụ thể: cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành trong quá trình hoàn thiện pháp luật; quán triệt nguyên tắc hoàn thiện pháp luật trên cơ sở cân bằng giữa thúc đẩy khởi nghiệp, đổi mới sáng tạo và bảo vệ các lợi ích công, lợi ích cá nhân đảm bảo phát triển bền vững; KTCS phải được điều chỉnh theo hướng phân tầng với mức độ điều chỉnh của các quy định khác nhau phụ thuộc vào tính chất, quy mô, sự chuyên nghiệp của chủ thể cung cấp dịch vụ. Với phạm vi nghiên cứu rộng, những đóng góp của người viết chưa thể bao quát hết các lĩnh vực của mô hình KTCS cũng như các vấn đề pháp lý nảy sinh trong thực tiễn. Bởi vậy, điều này tiếp tục đặt ra những hướng nghiên cứu mới và chuyên sâu hơn để hoàn thiện các quy định pháp luật liên quan đến mô hình KTCS trong thời gian tới.



## PHỤ LỤC

### MỘT SỐ DOANH NGHIỆP NỔI BẬT TRONG MÔ HÌNH KINH TẾ CHIA SẺ TRÊN THẾ GIỚI

#### AIRBNB

Airbnb là tên viết tắt của cụm từ Air Bed and Breakfast, một nền tảng ứng dụng giúp đặt và cho thuê phòng được thành lập từ năm 2008 có trụ sở tại California (Mỹ)<sup>141</sup>. Airbnb là một mô hình chia sẻ nhà hoặc căn hộ, kết nối chủ nhà có phòng trống với người có nhu cầu thuê<sup>142</sup>. Gia chủ sẽ đặt mức giá qua đêm và ngày giờ cụ thể, thường khi họ không có nhu cầu sử dụng đến bất động sản đó. Để chuẩn bị cho một chuyến đi, khách du lịch có thể tìm một nơi ở tại điểm đến phù hợp với nhu cầu và túi tiền của họ. Việc thanh toán sẽ được thực hiện thông qua Airbnb, và ứng dụng nền tảng trung gian này sẽ thu một khoản phí đối với cả người cần đặt phòng và chủ nhà<sup>143</sup>. Airbnb giải quyết các vấn đề bảo mật có thể xảy ra của việc chia sẻ không gian sống của người cho thuê với một người lạ bằng cách thiết lập các giao thức bảo mật tại chỗ. Chương trình xác minh ID của Airbnb yêu cầu máy chủ và khách truy cập cung cấp thông tin chi tiết về lai lịch của họ trước khi sử dụng nền tảng này. Airbnb khuyến khích chủ sở hữu để thu tiền đặt cọc từ người thuê và lập một thỏa thuận hợp đồng để xác định các quy tắc có thể thay thế phải tuân thủ. Tuy nhiên, trách nhiệm cuối cùng trong việc chọn người thuê vẫn thuộc về chủ nhà. Bên cạnh là một nền tảng kinh doanh, Airbnb còn là một nền tảng xã hội. Có không ít trường hợp người đi thuê là du khách nước ngoài chọn Airbnb vì muốn giao lưu với người bản

---

<sup>141</sup> Trang Anh, Siết chặt quản lý kinh doanh lưu trú qua Airbnb, <https://nhandan.org.vn/xahoi/item/41723402-sietchat-quan-ly-kinh-doanh-luu-tru-qua-airbnb.html>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>142</sup> Ming Hu, 2019, *Sharing Economy: Making Supply Meet Demand*, Springer International Publishing, p. 491.

<sup>143</sup> Như Bình, Dịch vụ 'chia sẻ phòng' Airbnb lấy khách của khách sạn <https://tuoitre.vn/dich-vu-chia-se-phongairbnb-lay-khach-cua-khach-san-1358899.htm> (Truy cập ngày 5/4/2022).

địa. Khi đặt phòng và lưu trú thông qua Airbnb, cả khách hàng và người cho thuê đều có thể đánh giá lẫn nhau sau mỗi lần sử dụng. Nếu chủ nhà được đánh giá tốt thì cơ hội khách đến nhiều hơn, cũng dễ tăng giá phòng hơn. Ngược lại, nếu khách không muốn bị các chủ nhà từ chối thì hãy luôn lịch sự, không bừa bãi<sup>144</sup>.

## GRAB

Grab khởi đầu là một ứng dụng thông minh giúp hành khách dễ dàng kết nối với các phương tiện vận tải đang hoạt động hợp pháp được giới thiệu lần đầu tiên ở Malaysia vào năm 2012 bởi hai nhà sáng lập tốt nghiệp Trường Kinh doanh Harvard là Anthony Tan và Tan Hooi Ling<sup>145</sup>. Khác với mô hình xe dịch vụ truyền thống, Grab không sở hữu một phương tiện nào mà liên kết với các tài xế có nhu cầu chở khách. Khi người dùng mở ứng dụng, Grab sẽ cho người thuê biết có bao nhiêu chiếc xe đã đăng ký với công ty đang ở gần vị trí của người thuê. Grab cũng cho phép người thuê đặt xe và theo dõi chiếc xe đó đang di chuyển đến chỗ người thuê. Grab lại có thể ước lượng khoảng cách cũng như chi phí phải trả từ trước. Điều này giúp tài xế không phí công sức trong trường hợp chạy đến từ một vị trí rất xa chỉ để phục vụ khách hàng một quãng đường rất ngắn. Đối với khách hàng, có thể nắm được quãng đường đi và số tiền mình phải bỏ ra, tránh bị dẫn đi lòng vòng. Trong những năm gần đây, Grab đã mở rộng kinh doanh sang các lĩnh vực, ngành nghề khác như giao đồ ăn, thanh toán trực tuyến không tiền mặt, logistics. Hiện nay, mảng giao đồ ăn và dịch vụ tài chính chiếm tới hơn 50% giá trị của Grab<sup>146</sup>. Tháng 12/2019, Grab

---

<sup>144</sup> What are the requirements to book on Airbnb?, <https://www.airbnb.com/help/article/1170/what-are-the-requirements-to-book-on-airbnb>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>145</sup> Asia's Power Businesswomen 2019: Co-founder Tan Hooi Ling Steers Grab Into New Markets, <https://www.forbes.com/sites/pamelaambler/2019/09/23/asias-power-businesswomen-2019-co-founder-tan-hooiling-steers-grab-into-new-markets/#587975414081>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>146</sup> As Grab expands to food and finance, its transport business is no longer driving most of its growth, <https://www.scmp.com/tech/start-ups/article/3041407/grab-expands-food-and-finance-its-transport-business-nolonger>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

đã chính thức nộp đơn xin cấp giấy phép ngân hàng điện tử tới nhà chức trách Singapore cùng với nhà mạng Singtel, với mục tiêu đưa mảng tài chính thành mảng kinh doanh chính trong tương lai<sup>147</sup>. Mục tiêu trong tương lai của Grab là trở thành một siêu ứng dụng, tích hợp các tiến bộ công nghệ mới nhất, trong đó có trí tuệ nhân tạo (AI) và học máy (machine learning).

## **TASKRABBIT**

TaskRabbit là một ứng dụng trên di động để mọi người có thể thuê người khác làm việc hay thực hiện những nhiệm vụ được giao từ giao hàng đến những việc vặt tại công sở, được thành lập năm 2008 bởi Leah Busque tại San Francisco (Hoa Kỳ)<sup>148</sup>. Những thông tin của người kiếm việc làm sẽ được đăng tải. Tất cả ứng cử viên sẽ được phỏng vấn và kiểm tra xuất xứ nhân thân trước khi đưa vào danh sách chờ nhận việc. Những người sử dụng TaskRabbit để tìm kiếm việc làm thêm được gọi là “Taskers”<sup>149</sup>. Ban đầu, TaskRabbit hoạt động dưới mô hình đấu thầu để cung cấp dịch vụ. Những Taskers có giá dịch vụ cạnh tranh và thời gian thực hiện công việc nhanh sẽ có nhiều cơ hội được chọn hơn. Vào năm 2013, những người sáng lập TaskRabbit quyết định chuyển đổi mô hình hoạt động của TaskRabbit sang KTCS, nhằm cạnh tranh với các đối thủ mới gia nhập thị trường ứng dụng mô hình này<sup>150</sup>.

## **YARDCLUB**

---

<sup>147</sup> Grab confirms application for Singapore banking license to tap SMEs and 'gig' workers, <https://asia.nikkei.com/Editor-s-Picks/Interview/Grab-confirms-application-for-Singapore-banking-license-to-tap-SMEs-and-gig-workers> (Truy cập ngày 5/4/2022); Grab and Singtel team up for digital bank licence <https://sbr.com.sg/financial-services/news/grab-and-singtel-team-digital-bank-licence>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>148</sup> Founder Q&A: Make A Boatload Of Money Doing Your Neighbor's Chores On TaskRabbit, <https://www.businessinsider.com/taskrabbit-interview-2011-10>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>149</sup> Casey Newton, “TaskRabbit is blowing up its business model and becoming the Uber for everything”, <https://www.theverge.com/2014/6/17/5816254/taskrabbit-blows-up-its-auction-house-to-offer-services-ondemand>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>150</sup> “TaskRabbit: How an app can relieve you of all your chores”, <https://www.telegraph.co.uk/technology/technology-companies/12026750/TaskRabbit-How-an-app-can-relieveyou-of-all-your-chores.html>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

Yard Club được thành lập năm 2013 bởi Colin Evran tại San Francisco (Hoa Kỳ)<sup>151</sup>. Yard Club là một công ty chia sẻ máy móc xây dựng và còn được gọi là “Airbnb cho xây dựng”. Các công ty xây dựng sở hữu những máy móc như máy ủi, máy xúc cùng các máy móc hạng nặng khác. Đây là những khoản đầu tư và cần phải mất nhiều năm để hoàn vốn. Nhưng, có một thực tế là không phải lúc nào công việc cũng thuận lợi, có khi nhiều tháng không nhận được dự án nào, khiến máy móc nằm in không được sử dụng. Ngược lại, khi một công ty có không lượng công việc tăng cao đến mức họ không có đủ thiết bị, họ có thể đi thuê chúng từ một công ty khác qua Yardclub. Yardclub kết nối những công ty như vậy với những công ty có nhu cầu sử dụng máy móc nhưng không muốn bỏ ra một khoản tiền lớn để sở hữu chúng. Với Yardclub, máy móc không còn bị lãng phí và được tận dụng tối đa giá trị của chúng<sup>152</sup>.

## FOODSHARING

Foodsharing là một nền tảng trực tuyến về tiết kiệm và chia sẻ thức ăn thừa, hoạt động tại Đức và Áo từ năm 2012<sup>153</sup>. Mục tiêu của tổ chức là chống lãng phí thực phẩm hàng ngày và nâng cao nhận thức về vấn đề này trong xã hội càng nhiều càng tốt với sự tham gia của các bên hữu quan. Cam kết tự nguyện là cốt lõi của nền tảng của Foodsharing. Foodsharing hoạt động trên nguyên tắc phi lợi nhuận, phi thương mại và không quảng cáo. Foodsharing cho phép các cá nhân chia sẻ thực phẩm, đồng thời cho phép các tình nguyện viên lấy thực phẩm từ các nhà bán lẻ và nhà sản xuất

---

<sup>151</sup> Caterpillar Invests in Peer-to-Peer Equipment Rental Startup Company, Yard Club,, <https://www.yardclub.com/press-release>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>152</sup> The Sharing Economy Expands Into B2B With Yard Club <https://www.forbes.com/sites/eilenezimmerman/2015/06/12/the-sharing-economy-expands-into-b2b-with-yardclub>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>153</sup> <https://foodsharing.de/ueber-uns>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

để phân phối nó thông qua các nơi lưu trữ công cộng<sup>154</sup>. Foodsharing không có cơ sở lưu trữ của riêng mình, mà dựa vào một cộng đồng người chia sẻ và tiết kiệm thức ăn sau đó phân phối lại. Việc phân phối này có thể được thực hiện thông qua các hệ thống cá nhân, từ thức ăn online hoặc từ thức ăn công cộng. Đến năm 2017, Foodsharing đã có một hệ thống gồm 25 tủ lạnh chỉ riêng tại Berlin, và 350 tủ lạnh trên toàn nước Đức<sup>155</sup>.

## LENDING CLUB

Lending Club là công ty cho vay ngang hàng ở Mỹ, bắt đầu hoạt động từ năm 2007, trụ sở chính ở San Francisco, California. Cho đến nay, có hơn 3 triệu thành viên tham gia nền tảng, với khoảng 60 triệu USD đã được giao dịch cho vay<sup>156</sup>. Người vay tiếp cận các khoản vay có lãi suất thông qua giao diện trực tuyến hoặc di động một cách nhanh chóng và dễ dàng. Các nhà đầu tư cung cấp nguồn vốn để cho vay đổi lấy lãi suất. Nền tảng cung cấp dịch vụ phê duyệt khoản vay, định giá, hỗ trợ kết nối giúp các bên có thể thực hiện được các giao dịch cho vay. Người vay có thể nộp đơn xin vay vì bất cứ mục đích gì, kể cả vay tiền đi nghỉ hay mua sắm. LendingClub sẽ kết nối họ với một nhà đầu tư phù hợp đang có nhu cầu cho vay hoặc người cung cấp khoản vay để được trả lãi suất hàng tháng. Mỗi khoản vay này sẽ được gán “điểm” dựa trên các yếu tố như lịch sử tín dụng và thu nhập của người đi vay. Mức vay tối đa là 35.000USD đối với cá nhân và 100.000USD đối với doanh nghiệp. LendingClub tính phí cho nhà đầu tư bằng 1% số tiền thanh toán của người vay nhận

---

<sup>154</sup> Alessandra Pellerito, Ralf Dounz-Weigt, Maria Micali, 2019, “Food Sharing: Chemical Evaluation of Durable Foods”, Springer International Publishing, p.24.

<sup>155</sup> Anna R. Davies, 2019, “Urban Food Sharing: Rules, Tools and Networks”, Policy Press, p.44. Lưu ý, trước đó vào tháng 1/2016, Cục an toàn thực phẩm Berlin tuyên bố hệ thống chia sẻ thức ăn của Foodsharing không đạt điều kiện an toàn thực phẩm. Foodsharing sau đó lập luận rằng mình hoạt động không vì mục đích lợi nhuận nên không chịu sự quản lý của các quy định về an toàn thực phẩm.

<sup>156</sup> LendingClub First Quarter 2021 Results, <https://ir.lendingclub.com/home/default.aspx>; Chris Muller, 2021, Best Peer-To-Peer Lending Sites For Borrowers And Investors, <https://www.moneyunder30.com/peer-to-peer-lending-sites-for-borrowers-and-investors> (Truy cập ngày 5/4/2022).

được trong vòng 15 ngày kể từ ngày đến hạn. Người vay trả một khoản phí ban đầu từ 1% đến 5%, tùy thuộc xếp hạng tín dụng. Nhà đầu tư phải đặt cọc 1.000 đô la để bắt đầu đầu tư vào LendingClub. LendingClub sử dụng một hệ thống xếp hạng mô hình cho người vay. Hệ thống sử dụng sự kết hợp của một mô hình chấm điểm độc quyền, điểm FICO, và các tính năng tín dụng khác của người nộp đơn. Theo số liệu trên website của LendingClub, mức lãi suất trung bình đối với một khoản vay điểm “A” hiện là 7,6 %, trong khi đó khoản vay có điểm số thấp nhất “G” chịu mức lãi suất khoảng 25%.

## UBER

Nền tảng Uber tận dụng nguồn tài nguyên ô tô, xe gắn máy ít được đưa vào lưu thông và người lao động không kiếm được việc làm trong cộng đồng. Thời gian đầu, Uber chỉ kinh doanh trong lĩnh vực xe hạng sang, sau đó mở rộng ra các lĩnh vực khác như xe bình dân, xe SUV, vận chuyển... Mức giá của Uber thường rẻ hơn các dịch vụ cung cấp bởi công ty truyền thống. Hiện nay, Uber được định giá 18,2 tỷ USD. Tham gia mô hình này, chủ sở hữu xe ô tô, xe gắn máy thực hiện việc đăng ký trên nền tảng, làm bài kiểm tra khả năng lái xe. Khách hàng muốn đặt xe thông qua nền tảng này sẽ click vào nền tảng Uber, chọn địa chỉ nơi đi, nơi đến và nhấn nút đặt xe, ứng dụng này sẽ lựa chọn ngẫu nhiên một phương tiện gần với khách hàng nhất. Khi đã kết nối, lái xe và người đặt xe liên lạc và thông báo điểm đón thông qua điện thoại di động. Sau sử dụng dịch vụ, người lái xe và người sử dụng dịch vụ cũng có thể đánh giá lẫn nhau trên nền tảng<sup>157</sup>. Uber là một công ty đa quốc gia của Mỹ cung cấp các dịch vụ giao thông vận tải thông qua một ứng dụng công nghệ. Công ty có trụ sở tại San Francisco, California. Tính đến năm 2019, dịch vụ Uber đã có mặt tại

---

<sup>157</sup> <https://tapchitaichinh.vn/nguyen-cuu-trao-doi/cac-mo-hinh-kinh-te-chia-se-noi-bat-tren-the-gioi-va-van-de-dat-ra-voi-viet-nam-301338.html> (Truy cập ngày 5/4/2022).

63 quốc gia và hơn 785 khu vực đô thị trên toàn thế giới. Tháng 05 năm 2020, Uber được định giá hơn 80 tỷ USD sau khi phát hành cổ phiếu lần đầu ra công chúng (IPO) thấp hơn kỳ vọng, nhưng vẫn đem lại hàng tỉ USD cho các nhà đầu tư<sup>158</sup>. Việc ra mắt Uber đã tạo ra một sự gia tăng cạnh tranh đáng kể trong các công ty đối thủ có cùng mô hình kinh doanh với Uber. Một xu hướng mới xuất hiện được gọi là "Uberification" (Uber hóa)<sup>159</sup>. Tính đến năm 2019, Uber ước tính có hơn 110 triệu người dùng trên toàn thế giới. Tại Hoa Kỳ, Uber chiếm 67% thị phần chia sẻ xe vào đầu năm 2019 và 24% thị phần giao thực phẩm trong năm 2018.

---

<sup>158</sup> Trần Phương, 2019, Uber được định giá hơn 80 tỉ USD, nhà đầu tư hốt bạc sau IPO trips, Tuổi Trẻ, <https://tuoitre.vn/uber-duoc-dinh-gia-hon-80-ti-usd-nha-dau-tu-hot-bac-sau-ipo-20190510101211665.htm>, (Truy cập ngày 5/4/2022).

<sup>159</sup> "Apple Pay's Real Killer App: The Uber-ification of Local Services", Huffington Post, [https://www.huffpost.com/entry/apple-pays-real-killer-ap\\_b\\_6233828](https://www.huffpost.com/entry/apple-pays-real-killer-ap_b_6233828) (Truy cập ngày 5/4/2022); "Uberification of the US Service Economy", Schlaf, Bản gốc lưu trữ ngày 10 tháng 2 năm 2016, <https://web.archive.org/web/20160210035739/http://schlaf.me/post/81679927670> (Truy cập ngày 5/4/2022).

## DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

### Tiếng Việt:

[1] *Bộ Kế hoạch và Đầu tư*, Báo cáo đánh giá tác động của một số loại hình kinh tế chia sẻ chính tới nền kinh tế, 2020.

[2] *Quốc hội*, Bộ Luật dân sự năm 2015.

[3] *Chu Thị Hoa*, “Báo cáo rà soát pháp luật bảo vệ dữ liệu cá nhân”, Hà Nội, tháng 3/2021.

[4] *Chu Thị Hoa*, “Kinh tế chia sẻ trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 và một số yêu cầu về xây dựng pháp luật ở Việt Nam hiện nay”, Tạp chí nghề luật, số 7/2019, trang 24-31, 2020.

[5] *Chu Thị Hoa*, “Kinh tế chia sẻ và quyền tự do kinh doanh”, Tạp chí Nghiên cứu lập pháp, số 3+4/2021, trang 12-19, 2021.

[6] *Chu Thị Hoa và nhóm chuyên gia công nghệ ONPUN Jsc*, “Regulatory sandbox, khung pháp lý thử nghiệm áp dụng trong phạm vi hạn chế”, Tạp chí Thông tin và truyền thông, tháng 8/2019.

[7] *Quốc hội*, Hiến pháp năm 2013.

[8] *Nguyễn Văn Lâm*, “Bàn về trách nhiệm dân sự của pháp nhân”, Tạp chí Dân chủ và Pháp luật, số 2/2017, trang 8-13, 2017.

[9] *Quốc hội*, Luật An toàn thông tin mạng 2015.

[10] *Quốc hội*, Luật Du lịch 2017.

[11] *Lưu Hương Ly*, “Thực trạng pháp luật và thực tiễn thực thi pháp luật về hợp đồng, quyền sở hữu điều chỉnh mô hình KTCS - đề xuất hoàn thiện pháp luật”, Vụ Pháp luật dân sự - kinh tế, Bộ Tư pháp, 2020.

[12] *Chính phủ*, Nghị định số 03/2021/NĐ-CP Quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.



[13] *Chính phủ*, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP Quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

[14] *Chính phủ*, Nghị Định 100/2019/NĐ-CP Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt.

[15] *Chính phủ*, Nghị định số 168/2017/NĐ-CP Quy định chi tiết một số điều của Luật du lịch.

[16] *Chính phủ*, Nghị định số 20/2020/NĐ-CP Quy định chi tiết về thực hiện thí điểm quản lý lao động, tiền lương, tiền thưởng đối với một số tập đoàn kinh tế, tổng công ty Nhà nước.

[17] *Chính phủ*, Nghị định 52/2013/NĐ-CP Quy định về thương mại điện tử.

[18] *Chính phủ*, Nghị định 72/2013/NĐ-CP Quy định về quản lý, cung cấp, sử dụng dịch vụ internet và thông tin trên mạng.

[19] *Bộ Tài chính*, Thông tư số 06/2021/TT-BTC ngày 22/01/2021 của Bộ Tài chính hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Quản lý thuế ngày 13/06/2019 về quản lý thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu chưa giải quyết được những vướng mắc về vấn đề thuế trong mô hình KTCS.

[20] *Bộ Giao thông vận tải*, Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/05/2020 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

### **Tiếng Anh:**

[1] Beyond Zipcar: Collaborative Consumption, Harvard Business Review edition September–October 2010.

[2] Bialski.P (2011), Technologies of hospitality: how planned encounters develop between strangers. Hospitality & Society, Vol.1, No.3, p. 245–260.

[3] Botsman, R. & Rogers, R. (2011). What's Mine Is Yours: How Collaborative Consumption Is Changing the Way We Live. London: HarperCollins.

[4] Bryant Cannon and Hanna Chung (2014), A Framework for Designing Co-Regulation Models Well-Adapted to Technology-Facilitated Sharing Economies, Santa Clara High Technology Law Journal, Vol 31, Issue 1, p. 30.

[5] Catherine Lee Rassman (2014), Regulating Rideshare Without Stifling Innovation: Examining the Drivers, the Insurance "Gap," and Why Pennsylvania Should Get on Board, Pittsburgh Journal of Technology Law and Policy, Vol.15, p. 81.

[6] Celata, F., et al (2017), The Sharing Economy as Community Marketplace? Trust, Reciprocity and Belonging in Peer-to-peer Accommodation Platforms, Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, vol.10(2), p. 352.

[7] Codagnone, C. & Martens, B. (2016), Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues. Institute for Prospective Technological Studies Digital Economy Working Paper.

[8] Cohen M. and A. Sundararajan (2015), "Self-Regulation and Innovation in the Peer-to-Peer Sharing Economy", University of Chicago Law Review Online, 82 (1), p. 116-133.

[9] Erez Aloni (2016), Pluralizing the sharing economy, Washington Law Review, Vol. 91, No 4, December 2016, p. 1401.

[10] Filippo Celata, Cary Yungmee Hendrickson And Venere Stefania Sanna (2017), The sharing economy as community marketplace? Trust, reciprocity and belonging in the peer-to-peer accommodation platforms, Cambridge Journal of Region, Economy and Society, Cambridge Political Economy Society, vol.10(2), p. 349.

[11] Gritzas, G. and Kavoulakos, K.I. (2015), "Diverse economies and alternative spaces: An overview of approaches and practices", European Urban and Regional Studies, pp. 1–18.

[12] Gruber S. (2020), “Personal Trust and System Trust in the Sharing Economy: A Comparison of Community and Platform-Based Models”, *Frontiers in Psychology*, p. 11.

[13] Guy Lougher and Sammy Kalmanowicz (2016), *Eu Competition Law in the Sharing economy*, *Journal of European Competition Law and Practice*, Vol.7, No.2, p. 88.

[14] Hannah A. Posen (2015), *Ridesharing in the Sharing Economy: Should Regulators Impose Uber Regulations on Uber?*, *Iowa Law Review*, Vol.101, p. 407.

[15] Hausemer, P. et al (2017), *Final Report, Exploratory Study of Consumer Issues in Online Peer-to-Peer Platform Markets*. European Commission.

[16] Chu Thi Hoa (2019), *Fundraising through new channels – opportunities and legal challenges*, *Vietnam Law & Legal forum* Vol.26-No.303/2019, p. 20-24.

[17] *Homesharing Vietnam insight report* (2019), Outbox Consulting, p. 9.

[18] Jeremias Adams-Prassl (2018), “Humans as a Service: The Promise and Perils of Work in the Gig Economy”, Oxford University Press.

[19] Koopman et al. (2015), *The Sharing Economy and Consumer Protection Regulation: The Case for Policy Change*, *The Journal of Business, Entrepreneurship & the Law*, Vol.8, Issue 2, p. 529-545.

[20] Möhlmann, Mareike (2016), *Digital Trust and Peer-to-Peer Collaborative Consumption Platforms: A Mediation Analysis*.

[21] Neil Irwin (2014), *How Cheap Can a Car Trip Get?*, *N.Y. TIMES*, § 4 (Sunday Review), p. 3.

[22] Nielson (2014), *Is sharing the new buying, reputation and trust are emerging as new currencies*, *T5/2014*, p. 5.

[23] Orly Lobel (2016), *The Law of the Platform*, *Minnesota Law Review*, Vol.101, p. 89.

[24] Nguyen Phuoc Duc Quy và cộng sự, Risky behaviours associated with traffic crashes among app-based motorcycle taxi drivers in Vietnam, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Volume 70, April 2020, p. 249-259, [http://www.viet-studies.net/kinhte/RiskyTrafficCrashes\\_April20.pdf](http://www.viet-studies.net/kinhte/RiskyTrafficCrashes_April20.pdf).

[25] Rachael Botsman and Roo Rogers (2011), *What's mine is yours, the rise of collaborative consumption*, New York: Harper Business.

[26] Ranchordás, Sofia (2015), *Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy*, *Minnesota Journal of Law, Science & Technology*. Retrieved from the University of Minnesota Digital Conservancy.

[27] Richardson, L. (2015), "Performing the sharing economy", *Geoforum*, Vol. 67, p. 121–129.

[28] Russell Belk (2014), "You Are What You Can Access: Sharing and Collaborative Consumption Online." *Journal of Business Research*, Vol.67, p. 1595-1600.

[29] Ryan Calo and Alex Rosenblat (2017), *The Taking Economy: Uber, Information and Power*, *Columbia Law Reivew*, Vol.117, p. 1643.

[30] R. Basselier, G. Langenus & L. Walravens, "The rise of the sharing economy", 2018, *Economic Review*, National Bank of Belgium, issue iii, pages 57-78, p. 75.

[31] Schor, J. B. and Fitzmaurice, C. J. (2014), *Collaborating and Connecting: the emergence of the sharing economy* In L. Reisch and J. Thøgersen (eds) *Handbook on Research on Sustainable Consumption*, p. 410–425.

[32] Selmar Meents (2009), *The influence of Seller and the Intermediary on buyers' trust in C2C electronic marketplaces*, *Tinbergen Institute Research*, p. 73-75, p. 86-89.

[33] Shmuel. Becher & Tal Z. Zarsky (2008), E-Contract Doctrine 2.0: Standard Form Contracting in the Age of Online User Participation, Michigan Telecommunications & Technology Law Review, Vol.14, p.344, <http://mobility.tamu.edu/mip/strategies-pdfs/travel-options/technical-summary/real-time-ridesharing-4-pg.pdf>

[34] Stephen P.King (2015), Sharing Economy: What Challenges for Competition Law, Journal of European Competition Law & Practice, Vol.6, No.10, p. 729.

[35] “The Sharing Economy: Consumer Intelligence Series” (2015), online: PricewaterhouseCoopers [“The Sharing Economy”], p. 14.

[36] Vanessa Katz (2015), Regulating the Sharing Economy, Berkeley Technology Law Journal, Vol.30, p.1070.

[37] Yochai Benkler (2002), Coase’s Penguin, or, Linux and The Nature of the Firm, Yale Law Journal, Vol. 112, p.407-415.

[38] Yochai Benkler (2014), Sharing Nicely: On shareable goods and the emergence of Sharing as a Modality of Economic Production, The Yale Law Journal, Vol. 114, p. 273-358.

[39] Zakaria, N. & Kaushal, L. A (2017), Global Entrepreneurship and New Venture Creation in the Sharing Economy, Hershey: IGI Global. Pennsylvania, p. 120-123.

#### **Danh mục các website tham khảo:**

[1] Airbnb’s Host Guarantee, <https://www.airbnb.com/guarantee>

[2] Amy Platt, NYC Hotel Rates May be Dropping Thanks to Airbnb, <https://ny.curbed.com/2016/4/19/11458984/airbnb-new-york-hotel-rates-dropping>

[3] Hữu An (2020), Cho thuê căn hộ chung cư ngắn hạn: Còn nhiều ý kiến trái chiều, <https://thoibaonganhang.vn/cho-thue-can-ho-chung-cu-ngan-han-con-nhieu-y-kien-trai-chieu-108046.html>

[4] Anastasia Belyh (2019), An introduction to Sharing economy, <https://www.cleverism.com/introduction-tosharing-economy/>

[5] Andrew Leonard, “Sharing Economy” Shams: Deception at the Core of the Internet’s Hottest Businesses, SALON, [https://www.salon.com/2014/03/14/sharing\\_economy\\_shams\\_deception\\_at\\_the\\_core\\_of\\_the\\_internets\\_hottest\\_businesses/](https://www.salon.com/2014/03/14/sharing_economy_shams_deception_at_the_core_of_the_internets_hottest_businesses/)

[6] Châu Anh, Cả nước có 65,33 triệu thuê bao 3G, 4G, <http://hanoimoi.com.vn/tin-tuc/Oto-xemay/971954/canuoc-co-6533-trieu-thue-bao-3g-4g>

[7] Aslam v Uber, Case No 2202550/2015 (29 October 2016), <https://www.judiciary.uk/wpcontent/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-reasons-20161028.pdf>

[8] Cheltenham, UK: Edward Elgar; Schor, J. (2006), Debating the sharing economy, <https://greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>

[9] Nguyễn Văn Cương, Thực trạng pháp luật về bảo vệ thông tin cá nhân ở Việt Nam hiện nay và hướng hoàn thiện, <http://lapphap.vn/Pages/tintuc/tinchitiet.aspx?tintucid=210631>

[10] Chu Thị Hoa, Cần coi dữ liệu cá nhân là một loại tài sản phi truyền thống <http://baochinhphu.vn/Phapluat/Can-coi-du-lieu-ca-nhan-la-mot-loai-tai-san-phi-truyen-thong/434039.vgp>

[11] Chu Thị Hoa, Giải pháp nào xử lý tình trạng mua bán dữ liệu thông tin cá nhân, <http://baochinhphu.vn/Utilities/PrintView.aspx?distributionid=433995>

[12] Chu Thị Hoa, Singapore với cơ chế pháp lý thử nghiệm áp dụng trong phạm vi hạn chế Sandbox, <https://moj.gov.vn/qt/tintuc/Pages/nguyen-cuu-trao-doi.aspx?ItemID=2460>

[13] Derek Miller, The Sharing economy and how it is changing industries, <https://www.thebalancesmb.com/thesharing-economy-and-how-it-changes-industries-4172234>

[14] Devon Delfino và Kelsey Sheehy, How to Start working odd jobs at Taskrabbit, <https://www.nerdwallet.com/blog/finance/getting-started-with-taskrabbit/>

[15] DogVacay, <https://www.rover.com/about-us/>

[16] Dominic Basulto, The Sharing Economy: How Do You Stop Something You Can't Keep Up With? <https://www.washingtonpost.com/news/innovations/wp/2013/05/24/the-sharing-economy-how-do-you-stop-something-you-cant-keep-up-with/>

[17] Đ.Dự, Hai xe máy đổi đầu, một tài xế Grab bike tử nạn, [http://congan.com.vn/giao-thong-24h/hai-xe-may-doi-dau-o-sai-gon-mot-taixe-grabbike-tu-nan\\_106453.html](http://congan.com.vn/giao-thong-24h/hai-xe-may-doi-dau-o-sai-gon-mot-taixe-grabbike-tu-nan_106453.html)

[18] Định nghĩa về KTCS Từ điển Cambridge Advanced Learner's Dictionary & Thesaurus, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/sharing-economy>

[19] Every home is a destination, <https://www.airbnb.com/luxury>

[20] Floow2, <https://www.floow2.com/sharing-marketplace.html>

[21] Freecycle, <https://www.freecycle.org/>

[22] Geoffrey A. Fowler (2014), Race Is On: Ride-Sharing Car Services Versus a Taxi, <https://www.wsj.com/articles/testing-uberx-lyft-and-sidecar-against-a-cab-in-six-cities-1394585026>

[23] Georgios Zervas et al., The rise of the Sharing economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry (Bos.Univ.Sch. of Mgmt., Working paper No.2013-16,2016), <http://people.bu.edu/zg/publications/airbnb.pdf>

[24] Hannah Neuburger (2019), The ever-growing sharing economy: Pros and cons, <https://www.eustartups.com/2019/02/the-ever-growing-sharing-economy-pros-and-cons/>

[25] Hà Nội tạm dừng cấp phép cho xe hợp đồng không tập huấn nghiệp vụ vận tải, xem tại <https://ictnews.vietnamnet.vn/kham-pha/mu-mo-ve-tap-huan-nghiep-vu-van-tai-tai-xe-cong-nghe-co-thebiphatnang-259797.html>

[26] Đào Trung Hiếu, Xây dựng và hoàn thiện khung pháp lý về tiền ảo: Giải pháp phòng ngừa tội phạm lừa đảo theo phương thức đa cấp trong thời kỳ cách mạng công nghiệp 4.0, <https://kiemsat.vn/xay-dungva-hoan-thien-khung-phap-ly-ve-tien-ao-giai-phap-phong-ngua-toi-pham-lua-dao-theo-phuong-thuc-da-captrong-thoi-ky-cach-mang-cong-nghiep-4-0-57889.html>

[27] How To Host, AIRBNB, <https://www.airbnb.com/r/createacc>

[28] Jason Tanz (2014), How Airbnb and Lyft finally got Americans to trust each other, <https://www.wired.com/2014/04/trust-in-the-share-economy/>

[29] Josep Mestres Domenech, The sharing economy and the labour market, <https://www.caixabankresearch.com/en/sharing-economy-and-labour-market>

[30] Anh Lê, Tài xế GrabBike làm việc hơn 7 giờ/ngày dễ mắc phải các lỗi nguy hiểm, <https://viettimes.vn/tai-xegrabbike-lam-viec-hon-7-gio-ngay-de-mac-phai-cac-loi-nguy-hiem-post130454.html>

[31] Lisa Gansky (2010), The Mesh: Why the Future of Business is Sharing, <https://informationdj.files.wordpress.com/2012/01/future-of-business-is-lisa-gansky.pdf>



[32] Lisa Rayle et al. (2014), App-Based, On-Demand Ride Services: Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco , [https://www.its.dot.gov/itspac/dec2014/ridesourcingwhitepaper\\_nov2014.pdf](https://www.its.dot.gov/itspac/dec2014/ridesourcingwhitepaper_nov2014.pdf)

[33] Nguyễn Đình Luận, KTCS và tiềm năng phát triển tại Việt Nam, <https://tapchitaichinh.vn/nghiencuu-trao-doi/kinh-te-chia-se-va-tiem-nang-phat-trien-tai-viet-nam-302040.html>

[34] Lyneka Little, San Francisco Burglary Inspires changes at Airbnb <https://abcnews.go.com/Business/airbnb-user-horrified-home-burglarized-vandalizedtrashed/story?id=14183840>

[35] Hà Mai (2020), Cấp bách “quản” cho thuê nhà ngắn hạn qua Airbnb, <https://thanhnien.vn/tai-chinh-kinhdoanh/cap-bach-quan-cho-thue-nha-ngan-han-qua-airbnb-1295708.html>

[36] Mai Chi, Nhiều vấn đề pháp lý cần hoàn thiện để phát triển mô hình kinh tế chia sẻ, [https://pbgdpl.hanoi.gov.vn/tin-noi-bat/-/asset\\_publisher/sxBNLsQSLyY8/content/nhieu-van-e-phap-ly-canhoan-thien-e-phat-trien-mo-hinh-kinh-te-chia-se?\\_101\\_INSTANCE\\_sxBNLsQSLyY8\\_viewMode=view](https://pbgdpl.hanoi.gov.vn/tin-noi-bat/-/asset_publisher/sxBNLsQSLyY8/content/nhieu-van-e-phap-ly-canhoan-thien-e-phat-trien-mo-hinh-kinh-te-chia-se?_101_INSTANCE_sxBNLsQSLyY8_viewMode=view)

[37] Mai Lan (2018), Thời KTCS, <https://www.nhandan.com.vn/hangthang/item/38385002-thoi-kinh-te-chiase.html>

[38] Mai Phương (2020), Các công ty cho vay ngang hàng Trung Quốc muốn chuyển hoạt động sang Việt Nam, <https://thanhnien.vn/tai-chinh-kinh-doanh/cac-cong-ty-cho-vay-ngang-hang-trung-quoc-muon-chuyen-hoatdong-sang-viet-nam-1312864.html>

[39] Việt Nga, “Phát triển KTCS lợi ích nhiều mặt”, <http://www.hanoimoi.com.vn/tin-tuc/Kinh-te/944661/phat-trien-kinhtechia-se-loi-ich-nhieu-mat>

[40] Nhóm phóng viên Báo Lao động (2019), Lỗ hổng trong tuyển dụng và bảo vệ tài xế của Grab, xem tại <https://laodong.vn/giao-thong/lo-hong-trongtuyendung-va-bao-ve-tai-xe-cua-grab-759130.lldo>

[41] Olio, <https://olioex.com/>

[42] Overview of Grab's Personal Accident insurance, <https://www.grab.com/sg/insurance/personal-accident/>

[43] Đặng Vân Phúc, Chu Thị Hoa, Một số gợi ý về xây dựng sandbox cho Việt Nam, <https://ictvietnam.vn/mot-so-goi-y-ve-xay-dung-sandbox-cho-viet-nam-7303.html>

[44] Thái Phương, Nhiều rủi ro từ cho vay ngang hàng, <https://nld.com.vn/kinh-te/nhieu-rui-ro-tu-cho-vay-nganghang-20201206220332786.html>

[45] Hà Quang Thanh (2020), “Nhận thức về KTCS và một số giải pháp áp dụng ở Việt Nam”, <https://scp.gov.vn/tin-tuc/t11448/nhan-thuc-ve-kinh-te-chia-se-va-mot-so-giai-phap-ap-dung-o-viet-nam.html>

[46] The sharing economy, <https://www.ionos.com/digitalguide/online-marketing/online-sales/sharing-economy/>

[47] Trung tâm Tin tức VTV24 (2019), "Đề xuất áp điều kiện kinh doanh lưu trú với loại hình Airbnb", <https://vtv.vn/kinhte/de-xuat-ap-dieu-kien-kinh-doanh-luu-tru-voi-loai-hinh-airbnb-20191022090755349.html>

[48] Rachel Botsman, The Sharing Economy Lacks a Shared Definition, Co.EXIST, <http://www.fastcoexist.com/3022028/the-sharingeconomy-lacks-ashared-definition>

[49] Startup Việt “chạy” sang Singapore khởi nghiệp: Nên mừng hay lo? <http://cafebiz.vn/startup-viet-chay-sangsingapore-khoi-nghiep-nen-mung-hay-lo-20190414075401574.chn>

[50] Susie Stokes, What's mine is yours-On collaborative Consumption, <https://tedxsydney.com/idea/whats-mineis-yours-on-collaborative-consumption/>

[51] Tawana R.Dillahunt and Amelia R. Malone (2015), The Promise of the Sharing economy among disadvantaged communities, <http://socialinnovations.us/assets/papers/pn0389-dillahuntv2.pdf>

[52] TEXAS A&M TRANSP. INST., REAL-TIME RIDESHARING (2014), <http://mobility.tamu.edu/mip/strategies-pdfs/travel-options/technical-summary/real-time-ridesharing-4-pg.pdf>

[53] Thanh Phương, Ngụy cơ thất thu thuế từ các loại hình kinh tế chia sẻ, <https://taichinhdoanhnghiep.net.vn/nguy-co-that-thu-thue-tu-cac-loai-hinh-kinh-te-chia-se-d17304.html>

[54] Nguyễn Minh Thảo, Năng lực cạnh tranh toàn cầu 4.0 của Việt Nam qua từng chỉ số, <http://baochinhphu.vn/Kinh-te/Nang-luc-canhh-tranh-toan-cau-40-cua-Viet-Nam-qua-tung-chi-so/377005.vgp>

[55] Thủy Tiên, Airbnb là gì? Tiềm năng phát triển Airbnb tại Việt Nam, <https://iconicjob.vn/blog/airbnb-la-gitiem-nang-phat-trien-airbnb-tai-viet-nam/>

[56] Thông tin sơ lược về bảo hiểm tai nạn cá nhân của grab, <https://www.grab.com/vn/insurance/>

[57] Trần Tiến, Grabbike 65 tuổi bị xe Mercedes tông chết: Chuyển xe đầu ngày và một nén nhang xin lỗi, <https://thanhnien.vn/doi-song/grabbike-65-tuoi-bi-xemercedes-tong-chet-chuyen-xe-dau-ngay-va-mot-nen-nhang-xin-loi-1176842.html>

[58] Tomio Geron (2013), Airbnb and the Unstoppable Rise of the Share Economy, <https://www.forbes.com/sites/tomiogeron/2013/01/23/airbnb-and-the-unstoppable-rise-of-the-shareconomy/#3c631157aae3>

[59] Turnbull C. (2016), Strength in Numbers: Opportunities in China's Sharing Economy, <https://www.chinabriefing.com/news/china-sharing-economy/>

[60] UberPool, <https://www.uber.com/us/en/ride/uberpool/>

[61] Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương, Trung tâm Thông tin – Tư liệu, Chuyên đề Số 14: Quản lý nhà nước trong nền KTCS: Kinh nghiệm quốc tế và gợi ý cho Việt Nam, tr. 4, <http://web.businessportal.vn/tintuc/6464/quan-ly-nha-nuoc-trong-nen-kinh-te-chia-s-kinh-nghiem-quoc-te-va-goi-y-cho-vietnam?newsgroup=%E1%BA%A4n%20ph%E1%BA%A9mv>

[62] VNETWORK (2020), Thống kê Internet Việt Nam 2020, <https://vnetwork.vn/news/thong-ke-internet-vietnam-2020>

[63] VOVG, Nguy cơ tai nạn từ việc tài xế Grab, Uber dán mắt vào điện thoại, <https://vovgiaothong.vn/Nguycotai-nan-tu-viec-tai-xe-Grab-Uber-dan-mat-vao-dien-thoai>

[64] Yardclub <https://www.yardclub.com/>

[65] Nguyễn Yên, Một tài xế Grab bị tông trọng thương tại ngã tư, <https://plo.vn/an-ninh-trat-tu/mot-tai-xe-grab-bitong-trong-thuong-tai-nga-tu-858509.html>

[66] Zipcar, <https://www.zipcar.com/>

[67] <https://baodautu.vn/khi-start-up-khong-chosandbox-d110416.html>

[68] <https://giaonhan247.vn/tim-hieu-ebay-la-gi-va-trang-web-ebay-ban-cai-gi.html>

[69] <https://laodong.vn/ban-doc/xe-om-cong-nghe-chay-au-lan-lan-vuot-den-do-tran-lan-902843.lido>

[70] <https://mobileapp.gocurb.com/>

[71] <https://ndh.vn/lam-giau/ceo-grab-covid-19-la-khung-hoang-lon-nhat-anhhuong-den-cong-ty-trong-8-nam-qua-1267211.html>

[72] <https://tapchitaichinh.vn/baohiem/thuc-trang-va-giai-phap-phat-trien-doi-tuong%C2%A0tham-gia-bao-hiem-xa-hoi-332209.html>

[73] <https://tcdcp1.moj.gov.vn/qt/tintuc/Pages/xay-dung-phap-luat.aspx?ItemID=347>

[74] <https://www.24h.com.vn/cong-nghe-thong-tin/gojek-be-grab-dang-co-bao-nhieu-tai-xe-tai-viet-namc55a1247751.html>

[75] [https://www.dropbox.com/s/ig8955sggxjd1h0/Sharing%20Nicely%20Benkler\\_FINAL\\_YLJ114-2.pdf](https://www.dropbox.com/s/ig8955sggxjd1h0/Sharing%20Nicely%20Benkler_FINAL_YLJ114-2.pdf)

[76] <https://www.grab.com/vn/safety2/codeofconduct/>

[77] <https://www.urbanismnext.org/covid-19/transportationnetwork-companies>