

Hợp đồng dịch vụ lái xe hộ qua ứng dụng trên điện thoại di động

Nghiên cứu - Trao đổi

20:27 | 25/01/2026

ThS. Huỳnh Nữ Khuê Các

Giảng viên, Trường Đại học Ngoại ngữ - Tin học Thành phố Hồ Chí Minh

ThS. Nguyễn Thị Thanh Bình

Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh

Tóm tắt: Trong bối cảnh Nhà nước ban hành các chế tài ngày càng nghiêm khắc đối với hành vi vi phạm nồng độ cồn khi lái xe, làm nhu cầu sử dụng dịch vụ lái xe hộ tăng mạnh. Tuy nhiên, loại hình này chưa được pháp luật điều chỉnh trực tiếp, dẫn đến khoảng trống về xác định quan hệ hợp đồng, quyền, nghĩa vụ của các bên và cơ chế chịu trách nhiệm khi phát sinh rủi ro. Bài viết phân tích, làm rõ cơ sở pháp lý của hợp đồng lái xe hộ, đánh giá thực trạng điều chỉnh và đề xuất giải pháp hoàn thiện để vừa bảo đảm an toàn pháp lý, vừa phù hợp định hướng phát triển kinh tế số.

Từ khóa: bảo hiểm trách nhiệm; BUTL; lái xe hộ; hợp đồng dịch vụ; kinh tế nền tảng.

Abstract: In the context of the State enacting increasingly strict penalties for drunk driving, the demand for chauffeur services has sharply increased. However, this type of service is not directly regulated by law, leading to gaps in defining contractual relationships, the rights and obligations of the parties, and the mechanism for accountability when risks arise. This article analyzes and clarifies the legal basis of chauffeur contracts, assesses the current state of regulation, and proposes solutions for improvement to ensure both legal safety and alignment with the development of the digital economy.

Keywords: Liability insurance; BUTL; chauffeur; service contract; platform economy.

Đặt vấn đề

Sự phát triển của kinh tế số cùng chủ trương khuyến khích đổi mới sáng tạo theo Nghị quyết số 52-NQ/TW ngày 27/9/2019 của Bộ Chính trị về một số chủ trương, chính sách chủ động tham gia cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư đã thúc đẩy hình thành các mô hình kinh doanh dựa trên nền tảng công nghệ, trong đó có dịch vụ lái xe hộ qua ứng dụng. Thời gian gần đây, Đảng và Nhà nước chú trọng công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, cụ thể, Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư yêu cầu phát huy sức mạnh tổng hợp của cả hệ thống chính trị và toàn dân trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, đồng thời, “siết chặt kỷ cương” và “xử lý nghiêm mọi hành vi vi phạm”[1], đồng thời, tăng mức xử phạt hành vi lái xe có nồng độ cồn theo Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe. Điều này đã làm gia tăng nhu cầu sử dụng dịch vụ lái xe hộ như BUTL[2], Visafe, Sigo, Sayalo. Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân khẳng định kinh tế tư nhân là “một động lực quan trọng nhất của nền kinh tế quốc gia”, đồng thời, nhấn mạnh yêu cầu phải “hoàn thiện khung pháp lý cho các mô hình kinh tế mới, kinh doanh dựa trên công nghệ và nền tảng số”[3]. Dịch vụ “lái xe hộ”, với bản chất là giải pháp công nghệ đáp ứng nhu cầu xã hội cấp thiết, có thể được xem như một biểu hiện cụ thể của tinh thần khởi nghiệp sáng tạo, phù hợp với định hướng khuyến khích và tạo điều kiện phát triển kinh tế tư nhân của Đảng và Nhà nước.

Tuy nhiên, loại hình dịch vụ này hiện pháp luật chưa có quy định cụ thể, dẫn đến vướng mắc trong xác định bản chất hợp đồng, quyền và nghĩa vụ của các bên cũng như trách nhiệm khi xảy ra rủi ro. Do đó, nghiên cứu cơ sở pháp lý của hợp đồng dịch vụ lái xe hộ và kiến nghị hoàn thiện pháp luật đối với dịch vụ này là cần thiết để vừa thúc đẩy đổi mới sáng tạo, vừa bảo đảm an toàn và trật tự xã hội.

1. Một số vấn đề về hợp đồng dịch vụ lái xe hộ qua ứng dụng trên điện thoại di động

Thứ nhất, về khái niệm “hợp đồng dịch vụ lái xe hộ”.

Hợp đồng dịch vụ lái xe hộ có thể được hiểu là sự thỏa thuận giữa khách hàng (bên thuê dịch vụ) và bên cung ứng dịch vụ, theo đó, tài xế thực hiện việc điều khiển xe ô tô hoặc xe máy thuộc sở hữu của khách hàng để đưa khách hàng và phương tiện đến địa điểm do khách hàng xác định và khách hàng có nghĩa vụ thanh toán phí dịch vụ.

Về mặt pháp lý, loại hợp đồng này thuộc phạm vi điều chỉnh của hợp đồng dịch vụ theo quy định tại Điều 513 Bộ luật Dân sự năm 2015: “hợp đồng dịch vụ là sự thỏa thuận giữa các bên, theo đó, bên cung ứng dịch vụ thực hiện công việc cho bên sử dụng dịch vụ và bên sử dụng dịch vụ phải trả tiền dịch vụ”. Trong trường hợp này, công việc bên cung ứng dịch vụ thực hiện là điều khiển phương tiện của khách hàng để vận chuyển khách hàng; khoản thù lao khách hàng thanh toán được xác định là phí dịch vụ. Đối tượng của hợp đồng dịch vụ phải là “công việc có thể thực hiện được, không vi phạm điều cấm của luật, không trái đạo đức xã hội”[4], yêu cầu này được đáp ứng, vì hành vi thuê người lái xe thay không bị pháp luật cấm và góp phần bảo đảm an toàn giao thông.

Tuy nhiên, hợp đồng này có một số đặc thù, tiệm cận với hợp đồng vận chuyển hành khách. Theo Điều 522 Bộ luật Dân sự năm 2015, “hợp đồng vận chuyển hành khách là sự thỏa thuận mà bên vận chuyển chuyên chở hành khách, hành lý đến địa điểm đã định và hành khách phải trả cước phí”. Đối chiếu với dịch vụ lái xe hộ, tài xế thực hiện chức năng của “bên vận chuyển” khi đưa hành khách và tài sản của họ (phương tiện giao thông của khách hàng có thể được xem là một loại “hành lý đặc biệt”) đến địa điểm theo yêu cầu; khách hàng thanh toán phí dịch vụ tương tự nghĩa vụ trả cước phí vận chuyển. Khác biệt ở chỗ phương tiện vận chuyển thuộc sở hữu của khách hàng, không phải của bên cung cấp dịch vụ. Dù vậy, xét về mục đích, cả hai loại hợp đồng cùng hướng đến việc bảo đảm vận chuyển hành khách an toàn, có trả phí. Do đó, các quy định về quyền và nghĩa vụ trong hợp đồng vận chuyển có thể được áp dụng tương tự đối với hợp đồng dịch vụ lái xe hộ, trong trường hợp việc vận dụng phù hợp với bản chất của giao dịch và không trái quy định pháp luật.

Thứ hai, vai trò và trách nhiệm pháp lý của nhà cung cấp dịch vụ.

Sự bùng nổ của kinh tế nền tảng đặt ra yêu cầu phân định rõ địa vị pháp lý của các nhà cung cấp dịch vụ trên nền tảng số, bởi việc phân loại này quyết định khung điều chỉnh áp dụng (dân sự, thương mại điện tử, vận tải, lao động) và phạm vi trách nhiệm pháp lý khi phát sinh rủi ro. Ở góc độ lý luận, tiêu chí cốt lõi để xác định địa vị là mức độ can thiệp thực tế của nền tảng vào quá trình giao dịch: các nền tảng chỉ cung cấp hạ tầng kỹ thuật giữ vai trò trung gian, trong khi những nền tảng tham gia điều phối giao dịch (định giá, phân bổ khách hàng, tiêu chuẩn hóa chất lượng, áp dụng chế tài với người cung cấp) có đặc điểm của bên cung cấp dịch vụ và phải chịu trách nhiệm trực tiếp hơn.

Theo tiếp cận của pháp luật hợp đồng hiện đại, bên trung gian thuần túy chỉ cung cấp hạ tầng kỹ thuật để các chủ thể khác tự do giao kết và thực hiện giao dịch, không can thiệp vào các điều khoản trọng yếu như giá, phương thức hay tiêu chuẩn chất lượng. Ngược lại, khi nền tảng điều phối hoạt động, định giá hoặc áp dụng cơ chế kiểm soát và thưởng - phạt, họ đã tham gia trực tiếp vào quá trình thương mại. Khi đó, địa vị pháp lý của nền tảng chuyển từ trung gian sang bên cung cấp dịch vụ, kéo theo trách nhiệm pháp lý trực tiếp về chất lượng, an toàn, bồi thường thiệt hại và tuân thủ các nghĩa vụ pháp định về kinh doanh, thuế và bảo vệ người tiêu dùng.

Cách xác định địa vị pháp lý này dựa trên ba tiêu chí cơ bản thường được các hệ thống pháp luật sử dụng: (i) mức độ can thiệp thực tế của nền tảng vào quá trình cung ứng dịch vụ, thể hiện qua quyền quyết định giá, phân bổ khách hàng hoặc tiêu chuẩn hóa cách thức hoạt động[5]; (ii) quyền pháp lý của nền tảng đối với người thực hiện dịch vụ, như quyền chấm dứt hợp đồng, đình chỉ tài khoản hoặc đơn phương sửa đổi các điều khoản sử dụng[6]; (iii) các tuyên bố hoặc cam kết công khai của nền tảng đối với người tiêu dùng, đặc biệt, khi họ chịu trách nhiệm bồi hoàn hoặc bảo đảm chất lượng dịch vụ[7]. Khi ba tiêu chí này hội tụ, nền tảng mang đặc điểm của “nhà cung cấp dịch vụ” hơn là “bên trung gian” về mặt pháp lý.

Việc xác định rõ vai trò pháp lý của nền tảng trung gian không chỉ mang ý nghĩa học thuật mà còn có giá trị thực tiễn quan trọng. Điều này, giúp xác định đúng chế độ pháp luật điều chỉnh, qua đó định vị nền tảng trong phạm vi luật thương mại điện tử, cạnh tranh hoặc lao động, tùy theo tính chất hoạt động. Đồng thời, việc phân loại này là cơ sở để phân định trách nhiệm bồi thường, nghĩa vụ thông tin và bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, bảo đảm tính minh bạch và công bằng trong giao dịch.

Từ góc độ chính sách, làm rõ địa vị pháp lý của nền tảng cung cấp cơ sở lý luận cho việc hoàn thiện khung pháp luật điều chỉnh nền kinh tế số, bảo đảm cân bằng giữa đổi mới sáng tạo và kiểm soát rủi ro. Do đó, nhà cung cấp dịch vụ lái xe hộ trên ứng dụng di động cần được nhìn nhận như một chủ thể có trách nhiệm pháp lý độc lập khi thực tế có tham gia vào giao dịch.

Thứ ba, mô hình quan hệ hợp đồng trong kinh tế nền tảng.

Việc xác định đúng địa vị pháp lý và phạm vi trách nhiệm của từng chủ thể trong dịch vụ lái xe hộ đòi hỏi phân tích cấu trúc quan hệ pháp lý giữa các bên. Mô hình

này thực chất là một hệ thống gồm ba quan hệ hợp đồng song phương độc lập về hình thức nhưng có tính liên thông về chức năng:

(i) Hợp đồng cung ứng dịch vụ nền tảng giữa nhà cung cấp ứng dụng và tài xế: theo đó, tài xế (với tư cách “đối tác”) phải thanh toán một khoản phí (hoa hồng) để được truy cập nền tảng, tìm kiếm khách hàng và sử dụng hạ tầng thanh toán. Mặc dù được định danh là quan hệ “hợp tác”, cấu trúc thực tế của quan hệ này thể hiện đặc điểm phụ thuộc kinh tế.

(ii) Hợp đồng sử dụng dịch vụ nền tảng giữa nhà cung cấp dịch vụ và khách hàng: quan hệ này được xác lập khi khách hàng tải ứng dụng và chấp thuận điều khoản sử dụng; đối tượng của hợp đồng là việc cung cấp công cụ công nghệ nhằm hỗ trợ khách hàng tìm kiếm và đặt dịch vụ lái xe hộ.

(iii) Hợp đồng dịch vụ lái xe hộ giữa tài xế và khách hàng: là hợp đồng điều chỉnh trực tiếp việc thực hiện chuyến đi, được hình thành tự động khi tài xế chấp nhận yêu cầu qua nền tảng; tài xế đóng vai trò bên cung ứng dịch vụ và khách hàng là bên sử dụng dịch vụ.

Việc phân tách ba quan hệ hợp đồng giúp làm rõ cơ chế phân bổ trách nhiệm nhưng đồng thời cho thấy tính phức hợp của mô hình. Quan hệ giữa nền tảng và tài xế không thuần túy là quan hệ hợp tác giữa hai chủ thể độc lập. Khái niệm “nhà thầu phụ thuộc” do Miriam A. Cherry & Antonio Aloisi[8] đề xuất phản ánh chính xác bản chất pháp lý của quan hệ này: tài xế không phải người lao động truyền thống nhưng phụ thuộc đáng kể vào nền tảng về nguồn khách hàng, giá và điều kiện làm việc, nên cần được ghi nhận một số quyền và cơ chế bảo vệ tương đương người lao động[9].

Việc các nền tảng cấu trúc quan hệ thành mạng lưới hợp đồng song phương và định danh tài xế là “đối tác” không phải hệ quả tất yếu của công nghệ, mà là chiến lược pháp lý có chủ đích nhằm khai thác khoảng trống giữa pháp luật lao động, pháp luật vận tải và pháp luật về thương mại điện tử để giảm chi phí tuân thủ, chuyển rủi ro sang tài xế và khách hàng. Nhận diện đúng bản chất này là điều kiện tiên quyết để thiết kế cơ chế điều chỉnh pháp luật hiệu quả, tránh bị vô hiệu hóa bởi các điều khoản do nền tảng đơn phương áp đặt.

2. Thực trạng pháp luật về hợp đồng dịch vụ lái xe hộ

2.1. Pháp luật quốc tế về dịch vụ lái xe hộ

Trong bối cảnh kinh tế số, việc xác định vai trò và trách nhiệm pháp lý của nhà cung cấp dịch vụ nền tảng như lái xe hộ là vấn đề được nhiều hệ thống pháp luật quan tâm và tiếp cận. Xu hướng chung khi chuyển từ mô hình miễn trừ trách nhiệm sang trách nhiệm theo mức độ can thiệp, tức nền tảng chỉ được coi là trung gian khi không kiểm soát giá, quy trình hay chất lượng. Xu hướng này thể hiện rõ trong pháp luật và án lệ của Liên minh châu Âu (EU), Hàn Quốc và Trung Quốc, nơi tiêu chí “chức năng thực tế” được coi là căn cứ xác định địa vị pháp lý và trách nhiệm nền tảng.

Về các án lệ: Trong án lệ C-434/15 Uber Spain (2017), Tòa CJEU nhận định, Uber không chỉ cung cấp nền tảng kỹ thuật, mà còn điều hành toàn bộ hoạt động vận tải, từ việc xác lập giá, phân bổ tài xế đến kiểm soát chất lượng, nên phải được coi là nhà cung cấp dịch vụ vận tải mà không phải trung gian điện tử[10]. Ngược lại, trong vụ Airbnb Ireland (C-390/18), Tòa án xác định Airbnb chỉ cung cấp dịch vụ kết nối giữa chủ nhà và khách thuê, không can thiệp vào giá hay quy trình lưu trú, nên được bảo vệ bởi quy chế thương mại điện tử của EU[11]. Hai án lệ này đã định hình tiêu chí thực tiễn: nếu nền tảng điều hành, kiểm soát, định giá hoặc đặt ra điều kiện giao dịch, họ không còn là trung gian mà trở thành nhà cung cấp dịch vụ[12].

Từ án lệ này, Đạo luật Dịch vụ kỹ thuật số (Digital Services Act 2022 (DSA)) của EU đã chính thức thể chế hóa nguyên tắc “trách nhiệm theo mức độ can thiệp”, chia nền tảng thành ba cấp độ: trung gian lưu trữ, nền tảng trực tuyến và nền tảng trực tuyến rất lớn. Mỗi cấp độ chịu nghĩa vụ khác pháp lý nhau về gỡ bỏ nội dung vi phạm, công khai thuật toán và bồi thường khi gây thiệt hại[13]. Cách tiếp cận này mở rộng phạm vi điều chỉnh, không chỉ cho các nền tảng thương mại, mà còn gồm các dịch vụ chia sẻ và ứng dụng số có ảnh hưởng lớn đến người tiêu dùng.

Các quốc gia châu Á có đặc thù thị trường tương đồng Việt Nam như Hàn Quốc và Trung Quốc đã ban hành quy định pháp luật cụ thể nhằm giới hạn rủi ro từ nền tảng số.

Tại Hàn Quốc: Hàn Quốc là quốc gia phát triển mạnh dịch vụ lái xe hộ do quy định nghiêm ngặt về lái xe khi say rượu với nồng độ cồn cho phép chỉ 0,03%[14] và xử lý hình sự đối với người cho phép tài xế say điều khiển xe. Hàng trăm doanh nghiệp và hàng trăm nghìn tài xế hoạt động thông qua tổng đài, ứng dụng di động mỗi ngày và trở thành ngành kinh tế đặc thù[15].

Về quản lý, Hàn Quốc sớm công nhận dịch vụ lái xe hộ, dù ban đầu thiếu quy định chi tiết. Các doanh nghiệp hoạt động dưới hình thức dịch vụ hỗ trợ vận tải, được quản lý gián tiếp thông qua luật giao thông và các hiệp hội ngành nghề. Hiệp hội Doanh nghiệp tài xế được thành lập, đại diện trao đổi chính sách với Chính phủ. Gần đây, xuất hiện xu hướng công nhận tài xế lái xe hộ là người lao động cần được bảo vệ. Năm 2021, Tòa án tối cao Hàn Quốc phán quyết rằng, các tài xế lái xe hộ có quyền thành lập công đoàn, bác bỏ quan điểm họ là lao động tự do[16]. Quyết định này tương đồng với các tranh luận về Uber, qua đó, khẳng định trách nhiệm của nền tảng đối với việc bảo đảm quyền lợi người lao động, gồm bảo hiểm và mức lương tối thiểu.

Bên cạnh đó, Luật Giao dịch điện tử và Dịch vụ trung gian trực tuyến (Online Platform Intermediary Transaction Fairness Act) được ban hành năm 2023 nhằm điều chỉnh trực tiếp quan hệ giữa nền tảng và các đối tác. Luật quy định nền tảng phải công khai điều khoản sử dụng, cơ chế hoa hồng, tiêu chí xếp hạng và quy trình xử lý khiếu nại, đồng thời, cấm việc đơn phương thay đổi các điều khoản gây bất lợi cho đối tác kinh doanh[17]. Đặc biệt, nền tảng phải chịu trách nhiệm liên đới khi thao túng kết quả tìm kiếm hoặc phân bổ đơn hàng không công bằng - phản ánh sự chuyển dịch từ điều chỉnh cạnh tranh sang điều chỉnh trách nhiệm hợp đồng.

Về trách nhiệm bảo hiểm và bồi thường, chủ xe tại Hàn Quốc bắt buộc mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự. Tuy nhiên, khi xảy ra tai nạn do tài xế dịch vụ gây ra, công ty bảo hiểm có thể từ chối bồi thường nếu phát hiện xe được sử dụng cho mục đích thương mại mà không khai báo. Để khắc phục, nhiều công ty nền tảng đã ký hợp đồng bổ sung với doanh nghiệp bảo hiểm, triển khai gói bảo hiểm riêng cho tài xế thuê. Việc này cho thấy, cách tiếp cận trách nhiệm chia sẻ giữa nền tảng, tài xế và người sử dụng dịch vụ, đồng thời, thể hiện xu hướng pháp lý tiến bộ khi các bên thương lượng để “lấp” khoảng trống quy định[18].

Kinh nghiệm của Hàn Quốc phản ánh quá trình thương mại hóa đi đôi với hợp pháp hóa, trong đó, Nhà nước dần đưa dịch vụ lái xe hộ vào khuôn khổ. Hàn Quốc đã xác lập mô hình trách nhiệm đa tầng: nền tảng không chỉ là trung gian công nghệ, mà là chủ thể có nghĩa vụ pháp lý và xã hội rõ ràng trong hợp đồng dịch vụ nền tảng[19].

Tại Trung Quốc: Chiến dịch chống lái xe khi say rượu được Trung Quốc triển khai mạnh mẽ từ năm 2011 khi Bộ luật Hình sự sửa đổi coi mọi hành vi lái xe say rượu là tội phạm[20]. Chính sách này tạo ra nhu cầu “không lò” về dịch vụ lái xe hộ tương

tự Hàn Quốc, thúc đẩy sự ra đời nhanh chóng của các nền tảng như E-Daijia hay Didi Chauffeur, song pháp luật chưa theo kịp: các công ty hoạt động tự phát, tài xế chưa đăng ký, thiếu bảo hiểm chuyên biệt và phần lớn trách nhiệm được xác lập qua thỏa thuận hợp đồng giữa khách hàng và nền tảng[21].

Để khắc phục, năm 2019, Trung Quốc ban hành Luật Thương mại điện tử quy định rõ nghĩa vụ của nền tảng trong việc xác minh người cung cấp dịch vụ, giám sát nội dung giao dịch và chịu trách nhiệm bồi thường nếu không thực hiện nghĩa vụ này[22]. Cùng với đó, từ năm 2021, Trung Quốc ban hành nhiều văn bản pháp lý chuyên ngành về nền kinh tế “gig”[23]. Các quy định này yêu cầu nền tảng giao đồ ăn và gọi xe phải bảo đảm an toàn lao động, tham gia bảo hiểm xã hội (như bảo hiểm tai nạn lao động) và bảo đảm mức thu nhập không thấp hơn lương tối thiểu cho người lao động “phụ thuộc vào thuật toán”, tức là những người làm việc thông qua nền tảng nhưng chịu kiểm soát bởi hệ thống phân phối đơn tự động. Cách tiếp cận này thể hiện bước chuyển từ quan niệm nền tảng là trung gian công nghệ sang chủ thể thương mại tích cực, có trách nhiệm trực tiếp đối với việc quản lý và điều phối dịch vụ.

Về trách nhiệm dân sự, Trung Quốc quy định tài xế chịu trách nhiệm chính khi gây tai nạn, trong khi chủ xe không chịu trách nhiệm nếu đã giao phương tiện cho người có đủ điều kiện. Tuy nhiên, nếu nền tảng thiếu kiểm soát hoặc để xảy ra sai sót trong điều phối, họ có thể bị truy cứu trách nhiệm liên đới. Điều này cho thấy, pháp luật Trung Quốc đã bước đầu áp dụng nguyên tắc trách nhiệm theo mức độ kiểm soát, tương tự như Digital Services Act 2002 của EU[24].

Từ việc phân tích các án lệ điển hình cũng như kinh nghiệm của Hàn Quốc và Trung Quốc cho thấy xu hướng chung: nền tảng càng can thiệp sâu vào quy trình cung ứng, thì phải chịu trách nhiệm pháp lý tương ứng, chuyển hóa từ vai trò kỹ thuật sang chủ thể có nghĩa vụ xã hội, lao động và bảo hiểm. Đây là hướng đi phù hợp để Việt Nam có thể nghiên cứu, tham khảo, tiếp thu có chọn lọc trong quá trình xây dựng và hoàn thiện khung pháp lý về dịch vụ lái xe hộ.

2.2. Thực trạng pháp luật Việt Nam trong việc điều chỉnh dịch vụ lái xe hộ

Hiện nay, Việt Nam chưa có văn bản chuyên biệt điều chỉnh trực tiếp đối với dịch vụ “lái xe hộ”. Dịch vụ này vận hành như một mô hình kinh doanh mới, khai thác khoảng trống pháp lý giữa dịch vụ vận tải hành khách truyền thống và các dịch vụ

hỗ trợ mang tính cá nhân. Do đó, cần rà soát các quy định hiện hành để xác lập địa vị pháp lý cho loại hình này. Về nguyên tắc, dịch vụ lái xe hộ không bị cấm, bởi Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 chỉ nghiêm cấm hành vi giao phương tiện cho người không đủ điều kiện điều khiển. Khi người lái thuê có giấy phép lái xe hợp lệ, đủ tuổi, năng lực hành vi và không vi phạm nồng độ cồn, việc giao xe cho người này được xem là hợp pháp và phù hợp với mục tiêu an toàn giao thông, đặc biệt, trong bối cảnh siết chặt xử phạt hành vi lái xe sau khi uống rượu, bia.

2.2.1. Địa vị pháp lý của dịch vụ lái xe hộ

Thách thức lớn nhất hiện nay là xác định địa vị pháp lý của loại hình này trong hệ thống pháp luật Việt Nam. Vấn đề đặt ra, dịch vụ lái xe hộ có phải là hoạt động “kinh doanh vận tải” hay không. Điều 13 Nghị định số 158/2024/NĐ-CP ngày 18/12/2024 của Chính phủ quy định về hoạt động vận tải đường bộ (Nghị định số 158/2024/NĐ-CP) quy định xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách phải “thuộc quyền sở hữu hoặc quyền sử dụng hợp pháp theo hợp đồng thuê phương tiện bằng văn bản của đơn vị kinh doanh vận tải”. Trong khi đó, dịch vụ lái xe hộ lại sử dụng phương tiện thuộc sở hữu của khách hàng, nên không thỏa mãn điều kiện cơ bản của hoạt động vận tải thương mại. Do đó, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lái xe hộ bị loại khỏi phạm vi điều chỉnh của pháp luật về vận tải.

Do không được điều chỉnh như hoạt động vận tải, các nền tảng cung cấp dịch vụ lái xe hộ chịu sự quản lý theo pháp luật thương mại điện tử, cụ thể là Nghị định số 52/2013/NĐ-CP ngày 16/5/2013 của Chính phủ về thương mại điện tử, được sửa đổi, bổ sung một số điều bởi Nghị định số 85/2021/NĐ-CP ngày 25/9/2021 của Chính phủ. Theo đó, các nền tảng dịch vụ lái xe hộ được xem là sàn giao dịch thương mại điện tử kết nối dịch vụ.

Khung pháp lý này chủ yếu điều chỉnh các nghĩa vụ về đăng ký, minh bạch thông tin, bảo mật dữ liệu người tiêu dùng và cơ chế giải quyết khiếu nại, mà chưa quy định cụ thể về tiêu chuẩn kỹ thuật, an toàn giao thông hoặc trách nhiệm bồi thường khi xảy ra tai nạn. Ngoài ra, Nghị định số 158/2024/NĐ-CP không giữ điều khoản riêng về trách nhiệm của “đơn vị cung cấp phần mềm” làm cho các nền tảng nghiêng về mô hình thương mại điện tử thuần túy, thay vì dịch vụ vận tải.

Tuy nhiên, trên thực tế, các nền tảng này can thiệp trực tiếp vào quá trình cung ứng dịch vụ, như kiểm duyệt hồ sơ tài xế, ấn định giá cước, phân bổ đơn hàng, khóa tài

khoản hoặc điều chỉnh thuật toán để điều tiết cung - cầu. Do đó, mức độ kiểm soát của nền tảng vượt quá giới hạn của một trung gian kỹ thuật thuần túy. Điều này đặt ra vấn đề pháp lý tương tự như Uber và Grab trước đây. Tình trạng này cho thấy sự mâu thuẫn giữa bản chất thực tế và khung pháp lý hiện hành, khi nền tảng mang tính thương mại nhưng được nhìn nhận như một bên trung gian, dẫn đến khoảng trống pháp lý trong việc xác định trách nhiệm dân sự, bảo hiểm và nghĩa vụ lao động của các bên liên quan.

Cơ quan quản lý đã nhận diện nguy cơ này và cảnh báo rủi ro phát sinh tranh chấp bồi thường hoặc nguy cơ an ninh cá nhân khi người lái xe hộ không được kiểm soát chặt chẽ[25]. Điều này cho thấy sự cần thiết phải ban hành khung pháp lý chuyên biệt về dịch vụ lái xe hộ, nhằm tránh khoảng trống pháp lý, nơi dịch vụ hoạt động, không chịu sự giám sát về tiêu chuẩn an toàn, nhưng có khả năng ảnh hưởng trực tiếp đến tài sản và tính mạng của người tiêu dùng.

2.2.2. Về quyền và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng lái xe hộ

Quyền và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng lái xe hộ được xác định thông qua sự kết hợp giữa các thỏa thuận trong hợp đồng (thông qua điều khoản sử dụng ứng dụng) và các quy định pháp luật (nghĩa vụ pháp định).

(i) Bên cung ứng dịch vụ (tài xế và/hoặc nhà cung cấp dịch vụ)

Nghĩa vụ bảo đảm năng lực chủ thể và an toàn, là nghĩa vụ pháp định, theo đó bên cung ứng dịch vụ có trách nhiệm cung cấp tài xế đáp ứng đầy đủ năng lực pháp luật và năng lực hành vi. Nghĩa vụ này là điều khoản chất lượng trọng yếu phát sinh từ thỏa thuận khi khách hàng đặt dịch vụ. Vi phạm nghĩa vụ này không chỉ làm mất mục đích của hợp đồng, mà còn có thể phát sinh trách nhiệm đối với chủ xe theo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024. Tài xế còn phải tuân thủ các quy tắc giao thông, bảo đảm an toàn tính mạng và sức khỏe cho khách hàng, tương tự nghĩa vụ của bên vận chuyển theo Điều 525 Bộ luật Dân sự năm 2015.

Nghĩa vụ bảo quản tài sản và bồi thường thiệt hại (BTTH). Do khách hàng giao phương tiện có giá trị lớn, tài xế có nghĩa vụ pháp định là bảo quản tài sản theo Điều 518 Bộ luật Dân sự 2015. Bất kỳ hành vi làm mất hoặc hư hỏng tài sản nào đều phát sinh trách nhiệm bồi thường theo nguyên tắc chung về trách nhiệm BTTH ngoài hợp đồng và trách nhiệm do vi phạm hợp đồng[26]. Nghĩa vụ này gồm việc không tự ý

giao phương tiện cho người khác và phải bàn giao lại nguyên trạng sau khi kết thúc dịch vụ.

Trách nhiệm liên quan đến bảo hiểm: khi xảy ra tai nạn gây thiệt hại cho bên thứ ba, bảo hiểm trách nhiệm dân sự bắt buộc của chủ xe là nguồn tài chính đầu tiên được huy động để bồi thường, bất kể người điều khiển phương tiện tại thời điểm gây tai nạn là chủ xe hay người được ủy quyền hợp pháp. Đây là nghĩa vụ pháp định và nghĩa vụ hợp đồng, nhằm bảo đảm nạn nhân được bồi thường kịp thời. Đối với phần thiệt hại vượt quá hạn mức bảo hiểm hoặc thiệt hại đến phương tiện của khách hàng, trách nhiệm bồi thường thuộc về tài xế gây ra thiệt hại. Sau khi bồi thường, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền yêu cầu tài xế hoàn trả[27] theo nguyên tắc “người có lỗi phải chịu trách nhiệm cuối cùng”. Các nền tảng ứng dụng dịch vụ lái xe hộ chịu trách nhiệm liên đới trong việc giải quyết bồi thường, đặc biệt, khi cam kết công khai về chính sách đền bù.

(ii) Bên sử dụng dịch vụ (khách hàng)

Nghĩa vụ cung cấp phương tiện hợp pháp và thanh toán vừa là nghĩa vụ pháp định, vừa là nghĩa vụ hợp đồng, theo đó, khách hàng phải bảo đảm phương tiện giao cho tài xế ở tình trạng an toàn kỹ thuật, có đầy đủ giấy tờ (đăng ký, đăng kiểm, bảo hiểm), đồng thời, có nghĩa vụ thanh toán đầy đủ, đúng hạn phí dịch vụ theo thỏa thuận. Đây là nghĩa vụ cốt lõi theo Điều 519 Bộ luật Dân sự năm 2015.

Nghĩa vụ hợp tác và tự bảo vệ: khách hàng phải tuân thủ các quy định an toàn (thắt dây an toàn, đội mũ bảo hiểm) và hợp tác với tài xế trong quá trình sử dụng dịch vụ. Đồng thời, khách hàng có nghĩa vụ tự bảo vệ mình bằng cách kiểm tra và xác nhận thông tin tài xế trên ứng dụng khớp với người thực hiện dịch vụ, nhằm chứng minh việc “giao phương tiện cho người đủ điều kiện” và tránh rủi ro liên đới trách nhiệm theo pháp luật.

Quyền yêu cầu chất lượng và BTTH: khách hàng có quyền yêu cầu dịch vụ đúng chất lượng thỏa thuận. Nếu bên cung ứng vi phạm nghĩa vụ, khách hàng có quyền đơn phương chấm dứt hợp đồng, giảm trừ phí dịch vụ và yêu cầu BTTH[28]. Quyền đơn phương chấm dứt hợp đồng khi xảy ra “vi phạm nghiêm trọng”[29] không loại trừ quyền yêu cầu bồi thường đối với các thiệt hại không nghiêm trọng, phù hợp với pháp luật dân sự.

Mặc dù chưa có văn bản pháp luật chuyên biệt, quyền và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng lái xe hộ vẫn có thể xác định dựa trên quy định hiện hành. Tuy nhiên, khi xảy ra tranh chấp hoặc tai nạn, việc áp dụng các quy định có thể gặp khó khăn do thiếu tiền lệ, buộc các cơ quan xử lý và các bên liên quan phải phân tích kỹ từng tình huống cụ thể.

2.2.3. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại khi xảy ra sự cố

Một vấn đề pháp lý then chốt trong dịch vụ lái xe hộ là xác định trách nhiệm BTTH khi xảy ra sự cố. Theo Điều 601 Bộ luật Dân sự năm 2015, xe cơ giới được coi là “nguồn nguy hiểm cao độ” và cơ chế trách nhiệm mang tính đặc thù. Căn cứ hướng dẫn tại Điều 12 Nghị quyết số 02/2022/NQ-HĐTP ngày 06/9/2022 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật Dân sự về trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng (Nghị quyết số 02/2022/NQ-HĐTP), chủ sở hữu, người chiếm hữu hoặc người sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ phải BTTH do nguồn nguy hiểm gây ra, ngay cả khi không có lỗi, trừ trường hợp loại trừ thiệt hại phát sinh hoàn toàn do lỗi của người bị hại hoặc do sự kiện bất khả kháng.

(i) Thiệt hại cho bên thứ ba: khi tài xế lái xe hộ gây tai nạn cho người thứ ba, trách nhiệm bồi thường trực tiếp thuộc về tài xế với tư cách là người chiếm hữu, sử dụng hợp pháp nguồn nguy hiểm cao độ tại thời điểm xảy ra tai nạn[30]. Chủ sở hữu phương tiện được miễn trừ trách nhiệm nếu chứng minh được đã giao xe cho người đủ điều kiện theo luật. Nhà cung cấp dịch vụ chỉ chịu trách nhiệm trong trường hợp tài xế là người lao động của công ty và tai nạn xảy ra trong phạm vi công việc, rủi ro này thường được loại trừ bằng việc phân loại tài xế là “đối tác”, thay vì là người lao động.

(ii) Thiệt hại cho khách hàng và phương tiện: khi tai nạn gây thiệt hại đến tài sản hoặc sức khỏe của khách hàng, quan hệ được điều chỉnh theo trách nhiệm hợp đồng. Lỗi của tài xế cấu thành vi phạm nghĩa vụ cung ứng dịch vụ. Theo Điều 518 Bộ luật Dân sự năm 2015, bên cung ứng có nghĩa vụ bồi thường khi làm mất hoặc hư hỏng tài sản được giao. Do đó, trường hợp này, tài xế phải chịu trách nhiệm bồi thường chi phí sửa chữa. Nếu khách hàng bị thương tích, họ có quyền yêu cầu BTTH về sức khỏe, thu nhập bị mất, chi phí y tế và các tổn thất tinh thần theo pháp luật dân sự. Trách nhiệm của nền tảng phụ thuộc vào các cam kết trong điều khoản dịch vụ và khả năng chứng minh trách nhiệm liên đới như đã nêu.

3. Một số kiến nghị hoàn thiện quy định pháp luật về hợp đồng dịch vụ lái xe hộ trên ứng dụng di động

Sự phát triển nhanh chóng của dịch vụ lái xe hộ tại Việt Nam phản ánh nhu cầu thực tế của xã hội hiện đại trong bối cảnh siết chặt chế tài xử phạt về vi phạm nồng độ cồn và khi lái xe thúc đẩy kinh tế chia sẻ. Tuy nhiên, việc thiếu khung pháp lý chuyên biệt dẫn đến nhiều rủi ro trong quản lý, bảo hiểm và trách nhiệm dân sự. Từ các phân tích ở trên, nghiên cứu đưa ra một số kiến nghị, đề xuất sau:

Thứ nhất, thừa nhận chính thức và quy định điều kiện kinh doanh dịch vụ lái xe hộ. Nhà nước cần ban hành văn bản chuyên biệt để định danh loại hình này và đưa vào danh mục ngành nghề kinh doanh có điều kiện; doanh nghiệp cung cấp dịch vụ phải đăng ký đúng ngành nghề, đáp ứng yêu cầu vốn, mua bảo hiểm nghề nghiệp và bảo đảm tài xế có giấy phép lái xe, sức khỏe và lý lịch tư pháp phù hợp. Việc này cần được luật hóa để tạo quy tắc xử sự và chế tài thống nhất.

Thứ hai, xác định rõ trách nhiệm liên đới của nền tảng. Các cơ quan nhà nước có thẩm quyền cần xác định rõ vai trò và nghĩa vụ pháp lý của nền tảng cung cấp dịch vụ lái xe hộ. Theo đó, các sàn giao dịch cung cấp dịch vụ có nguy cơ cao ảnh hưởng trực tiếp đến tính mạng, sức khỏe và tài sản người tiêu dùng, doanh nghiệp vận hành nền tảng phải chịu trách nhiệm liên đới cùng với người cung cấp dịch vụ trực tiếp (tài xế) đối với những thiệt hại phát sinh trong quá trình cung cấp dịch vụ. Việc này có thể thực hiện bằng việc sửa đổi, bổ sung Nghị định số 52/2013/NĐ-CP ngày 16/5/2013 của Chính phủ về thương mại điện tử.

Thứ ba, xây dựng cơ chế bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ có nghĩa vụ giao kết hợp đồng bảo hiểm này cho toàn bộ chuyến đi được thực hiện thông qua nền tảng, gồm: (i) thiệt hại đối với tài sản (phương tiện) của khách hàng; (ii) thiệt hại về sức khỏe, tính mạng của khách hàng; (iii) phần nghĩa vụ bồi thường vượt quá hạn mức của bảo hiểm trách nhiệm dân sự bắt buộc đối với bên thứ ba. Cơ chế này bảo đảm quyền lợi pháp lý đầy đủ cho các bên trong quan hệ dịch vụ.

Thứ tư, thiết lập cơ chế giải quyết tranh chấp và chế tài xử lý vi phạm. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lái xe hộ phải chịu trách nhiệm hành chính khi vi phạm nghĩa vụ pháp lý như tuyển chọn tài xế không đủ điều kiện, không mua bảo hiểm hoặc không thực hiện trách nhiệm liên đới. Đồng thời, cần thiết lập cơ chế giải quyết tranh chấp

ngoài tổ tụng, trực tuyến, tạo điều kiện cho người tiêu dùng khiếu nại, khiếu kiện hiệu quả.

Thứ năm, hoàn thiện cơ chế phân loại và bảo vệ lao động nền tảng. Pháp luật Việt Nam cần sớm phân loại nhóm lao động này, đồng thời, bổ sung quy định cho phép họ được tham gia bảo hiểm xã hội tự nguyện, hưởng các quyền cơ bản về an toàn, sức khỏe nghề nghiệp và thành lập tổ chức đại diện. Bên cạnh đó, Nhà nước cần khuyến khích các nền tảng ký kết “thỏa ước lao động nền tảng” - cơ chế thỏa thuận tập thể được quốc tế khuyến nghị để bảo vệ quyền lợi cho nhóm lao động độc lập trong nền kinh tế số.

Thứ sáu, tăng cường công tác tuyên truyền và nâng cao nhận thức pháp luật. Cơ quan quản lý và doanh nghiệp cần truyền thông về an toàn và nghĩa vụ pháp lý; đối với tài xế, cần đào tạo định kỳ và có thể cấp chứng chỉ hành nghề sau khóa đào tạo ngắn hạn để nâng cao chất lượng dịch vụ.

Như vậy, dịch vụ lái xe hộ có thể trở thành một cấu phần của hệ sinh thái giao thông đô thị. Việc hoàn thiện khung pháp lý cho loại hình dịch vụ này sẽ vừa phòng ngừa rủi ro, bảo vệ người tiêu dùng, vừa mở rộng cơ hội việc làm linh hoạt và bảo đảm trật tự, an toàn xã hội.

Kết luận

Hợp đồng dịch vụ lái xe hộ qua ứng dụng đại diện cho một hiện tượng pháp lý mới của nền kinh tế số, được thừa nhận trong khuôn khổ pháp luật dân sự nhưng chưa có quy định chuyên biệt, nên việc thực hiện chủ yếu dựa trên thỏa thuận và các quy phạm chung, tiềm ẩn rủi ro về chất lượng dịch vụ, xác lập trách nhiệm và bảo vệ quyền lợi khách hàng. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy, xu hướng tất yếu là pháp điển loại hình này nhằm tạo hành lang pháp lý ổn định và cân bằng lợi ích giữa Nhà nước, doanh nghiệp, tài xế và người tiêu dùng. Trong bối cảnh nhu cầu tăng cao, việc hoàn thiện pháp luật điều chỉnh hợp đồng lái xe hộ là yêu cầu cấp thiết để vừa thúc đẩy đổi mới sáng tạo, vừa bảo đảm trật tự, an toàn và công bằng xã hội./.

[1]. Khoản 1 Mục II Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới.

[2]. BUTL là dịch vụ cung cấp tìm tài xế riêng trên ứng dụng di động.

- [3]. Điểm 2.1 khoản 2 Mục III Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân.
- [4]. Điều 514 Bộ luật Dân sự năm 2015.
- [5]. Court of Justice of the European Union (CJEU) (2017), *Judgment in Case C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain SL*, ECLI:EU:C:2017:981, p. 37 - 41.
- [6]. European Commission (2022), *Digital Services Act (Regulation (EU) 2022/2065)*, Article 6-9.
- [7]. OECD (2021), *The Role of Online Platforms in Regulating Commercial Transactions*, Paris, pp. 33 - 35.
- [8]. Miriam A. Cherry & Antonio Aloisi (2017), “*Dependent Contractors*” in the *Gig Economy: A Comparative Approach*, *American University Law Review*, 6(3), 635-689.
- [9]. De Stefano, V. (2016), *The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”*, *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 37(3), 471-503.
- [10]. European Court of Justice (2017), *Case C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL*, Judgment of 20 December 2017.
- [11]. European Court of Justice (2019), *Case C-390/18 Airbnb Ireland UC v AHTOP and Others*, Judgment of 19 December 2019.
- [12]. Nataliia Filatova-Bilous (2021), *Once again platform liability: On the edge of the ‘Uber’ and ‘Airbnb’ cases*, *Internet Policy Review*, 10(2), 1-27.
- [13]. European Commission (2022), *Digital Services Act (Regulation (EU) 2022/2065)*, Official Journal of the European Union, chapter III.
- [14]. The United States Army (2025), *S. Korea: Aiding and abetting crime includes DUI*, https://www.army.mil/article/268833/s_korea_aiding_and_abetting_crime_includes_dui, truy cập ngày 27/10/2025.

[15]. The Korea Herald (2014), *Uniquely Korean] Cheap replacement driver services*, <https://www.koreaherald.com/view.php?ud=20140305001473>, truy cập ngày 27/10/2025.

[16]. Korea Bizwire (2024), *South Korea's Supreme Court Rules Designated Drivers Eligible for Union Membership*, <http://koreabizwire.com/south-koreas-supreme-court-rules-designated-drivers-eligible-for-union-membership/293912>, truy cập ngày 27/10/2025.

[17]. Republic of Korea, *Online Platform Intermediary Transaction Fairness Act (2023)*, Articles 4-6.

[18]. Korea Insurance Development Institute (2022), *Insurance Model for Substitute Driver Platforms*, Seoul, pp. 7 - 10.

[19]. OECD (2021), *The Role of Online Platforms in Regulating Commercial Transactions*, Paris, pp. 33 - 37.

[20]. China Daily (2012), *Designated driver services booming in big cities*, https://language.chinadaily.com.cn/2012-05/30/content_15423269.htm, truy cập ngày 27/10/2025.

[21]. China Daily, *tlđđ*.

[22]. National People's Congress of China (2018), *E-Commerce Law of the People's Republic of China* (có hiệu lực từ ngày 01/01/2019), xem Điều 27 (về xác minh) và Điều 38 (về trách nhiệm liên đới).

[23]. Gig là thuật ngữ dùng để chỉ một công việc mang tính chất tạm thời, ngắn hạn hoặc một công việc theo từng dự án/nhiệm vụ cụ thể. Như là một “cuộc: (ví dụ: “cuộc xe” Grab) hoặc một “đơn” (ví dụ: “đơn” giao hàng ShopeeFood).

[24]. European Commission (2022), *Digital Services Act (Regulation (EU) 2022/2065)*, Official Journal of the European Union, Articles 4-9.

[25]. PBGDPL Hải Phòng (2024), *Dịch vụ lái xe ô tô hộ - Cần quản lý phù hợp theo quy định pháp luật*, <https://pbgdpl.haiphong.gov.vn/Su-kien---Binh-luan/Dich-vu-lai-xe-o-to-ho--Can-quan-ly-phu-hop-theo-quy-dinh-phap-luat-139527.html>, truy cập ngày 27/10/2025.

[26]. Điều 584, Điều 360 Bộ luật Dân sự năm 2015.

[27]. Điều 19 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP ngày 15/01/2021 của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

[28]. Điều 419 Bộ luật Dân sự năm 2015.

[29]. Khoản 2 Điều 516 Bộ luật Dân sự năm 2015.

[30]. Khoản 3 Điều 601 Bộ luật Dân sự năm 2015 và khoản 2 Điều 12 Nghị quyết số 02/2022/NQ-HĐTP.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Điều khoản sử dụng dịch vụ - Butl, <https://butl.vn/dieu-khoan-su-dung-dich-vu/>, truy cập ngày 27/10/2025.
2. Quy chế hoạt động và điều khoản sử dụng của ứng dụng, [Visafe.com.vn](https://visafe.com.vn).
3. Nataliia Filatova-Bilous (2021), *Once again platform liability: On the edge of the ‘Uber’ and ‘Airbnb’ cases*, *Internet Policy Review*, 10(2), 1-27.
4. De Stefano, V. (2016), *The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”*, *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 37(3), 471-503.
5. Filatova-Bilous, N. (2021), *Once again platform liability: on the edge of the ‘Uber’ and ‘Airbnb’ cases*, 10(2), 1-27.
6. Nhansu.vn (2025), *Đề xuất tài xế công nghệ được đóng bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế từ năm 2026*, <https://nhansu.vn/phap-luat-lao-dong/de-xuat-tai-xe-cong-nghe-duoc-dong-bao-hiem-xa-hoi-bao-hiem-y-te-tu-nam-2026-39956.html>, truy cập ngày 27/10/2025.
7. Miriam A. Cherry & Antonio Aloisi (2017), *“Dependent Contractors” in the Gig Economy: A Comparative Approach*, *American University Law Review*, 6(3), 635-689.
8. VnExpress (2020), *Dịch vụ lái xe thuê cho người say rượu*, <https://vnexpress.net/dich-vu-lai-xe-thue-cho-nguoi-say-ruou-4037194.html>, truy cập ngày 27/10/2025.

9. The United States Army (2025), *S. Korea: Aiding and abetting crime includes DUI*, https://www.army.mil/article/268833/s_korea_aiding_and_abetting_crime_includes_dui, truy cập ngày 27/10/2025.
10. The Korea Herald (2014), *Uniquely Korean] Cheap replacement driver services*, <https://www.koreaherald.com/view.php?ud=20140305001473>, truy cập ngày 27/10/2025.
11. Korea Bizwire (2024), *South Korea's Supreme Court Rules Designated Drivers Eligible for Union Membership*, <http://koreabizwire.com/south-koreas-supreme-court-rules-designated-drivers-eligible-for-union-membership/293912>, truy cập ngày 27/10/2025.
12. China Daily (2012), *Designated driver services booming in big cities*, https://language.chinadaily.com.cn/2012-05/30/content_15423269.htm, truy cập ngày 27/10/2025.
13. The Straits Times (2018), *Millions in China working in shadow of sharing, but uncaring, economy*, <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/millions-in-china-working-in-shadow-of-sharing-but-uncaring-economy>, truy cập ngày 27/10/2025.
14. People's Daily Online (2017), *Designated driver service a booming business in China*, <http://en.people.cn/n3/2017/0809/c90000-9253157.html>, truy cập ngày 27/10/2025.
15. PBGDPL Hải Phòng (2024), *Dịch vụ lái xe ô tô hộ - Cần quản lý phù hợp theo quy định pháp luật*, <https://pbgdpl.haiphong.gov.vn/Su-kien---Binh-luan/Dich-vu-lai-xe-o-to-ho--Can-quan-ly-phu-hop-theo-quy-dinh-phap-luat-139527.html>, truy cập ngày 27/10/2025.