

UBND TỈNH AN GIANG
SỞ TÀI CHÍNH

Số: ~~3246~~3246/STC-TTr

V/v lấy ý kiến dự thảo hồ sơ đề nghị
xây dựng Nghị định về bảo hiểm bắt buộc
trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

An Giang, ngày 26 tháng 12 năm 2018

Kính gửi:

- Các Sở, ban, ngành, đoàn thể cấp tỉnh;
- UBND huyện, thị xã, thành phố;
- Công an tỉnh;
- Công ty Bảo Việt An Giang;

Thực hiện Công văn số 6485/VPUBND - KTTH ngày 12/12/2018 của Ủy ban nhân dân tỉnh về việc tham gia góp ý dự thảo hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16/09/2008 về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP ngày 20/12/2013 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16/9/2008 của Chính phủ,

Để tổng hợp đầy đủ ý kiến của các cơ quan có liên quan, Sở Tài chính đề nghị các cơ quan, đơn vị tham gia đóng góp ý kiến đối với dự thảo hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP.

Do thời gian hạn hẹp, văn bản góp ý đề nghị gửi về Sở Tài chính (Phòng Thanh tra) **trước ngày 03/01/2018** để tổng hợp và báo cáo Bộ Tài chính. (*Dự thảo hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định được đăng tải trên Cổng Thông tin điện tử của Sở Tài chính tại địa chỉ: www.sotaichinh.angiang.gov.vn*).

Rất mong quý cơ quan quan tâm, phối hợp thực hiện ./. *HL*

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (để báo cáo);
- Ban Giám đốc;
- Các Phòng thuộc Sở (tham gia góp ý);
- Lưu: VT, TTr



**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**

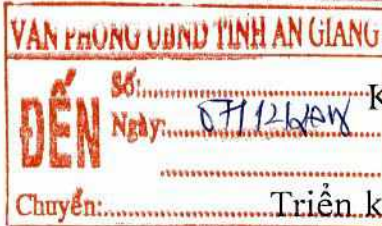
Handwritten signature
Nguyễn Thị Ngọc Lan

BỘ TÀI CHÍNH

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 14795 /BTC-QLBH
V/v xin ý kiến đối với dự thảo hồ sơ
đề nghị xây dựng Nghị định

Hà Nội, ngày 27 tháng 11 năm 2018



Kính gửi:

Ủy ban nhân dân các tỉnh / thành phố

Triển khai thực hiện Chương trình xây dựng pháp luật của Bộ Tài chính năm 2018, Bộ Tài chính đã dự thảo hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16/9/2008 về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (Nghị định số 103/2008/NĐ-CP) và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP ngày 20/12/2013 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP (Nghị định số 214/2013/NĐ-CP) (gửi kèm).

Căn cứ quy định pháp luật về ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính đề nghị Quý cơ quan tham gia ý kiến đối với dự thảo hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP.

Ý kiến tham gia xin gửi về Bộ Tài chính **trước ngày 12/12/2018** để Bộ Tài chính tổng hợp trình Chính phủ.

Trân trọng cảm ơn sự phối hợp của Quý cơ quan. /s

Nơi nhận: ✓

- Như trên;
- Bộ trưởng Bộ Tài chính (để b/c);
- Lưu: VT, QLBH. (80^b)

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG



Huỳnh Quang Hải

1908

Số: /TTr-BTC

Hà Nội, ngày tháng năm 2018

TỜ TRÌNH

**Đề nghị xây dựng Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự
của chủ xe cơ giới**

Kính gửi: Chính phủ

Chế độ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự (TNDS) của chủ xe cơ giới được Chính phủ quy định tại Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16/9/2008 (Nghị định số 103/2008/NĐ-CP), Nghị định số 214/2013/NĐ-CP ngày 20/12/2013 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP (Nghị định số 214/2013/NĐ-CP).

Sau 10 năm thực hiện, Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP và các văn bản hướng dẫn thực hiện đã tạo lập hành lang pháp lý đầy đủ, minh bạch và thống nhất về chế độ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự (TNDS) của chủ xe cơ giới, tạo điều kiện cho các chủ xe tham gia giao thông trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, các doanh nghiệp bảo hiểm (DNBH) triển khai thực hiện; các Bộ, ngành liên quan và các cấp chính quyền địa phương trong tổ chức, chỉ đạo và giám sát thực hiện; hỗ trợ nạn nhân tai nạn giao thông khắc phục hậu quả, giúp cho nạn nhân và chủ xe, người điều khiển xe nhanh chóng ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh - xã hội của Đảng và Nhà nước.

Tuy nhiên, kết quả thực hiện thời gian qua cũng cho thấy chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới vẫn còn những tồn tại, vướng mắc cả về chính sách, chế độ và công tác tổ chức, triển khai thực hiện. Để khắc phục, hoàn thiện hơn nữa chế độ hiện hành, căn cứ quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, Bộ Tài chính trình Chính phủ chấp thuận việc xây dựng Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP (sau đây gọi tắt là Nghị định) như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ ĐỊNH

1. Đánh giá kết quả thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới thời gian qua

1.1. Kết quả đạt được

a) Về cơ chế, chính sách

- Bộ Tài chính đã phối hợp cùng Bộ Công an và các cơ quan có liên quan ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành khá đầy đủ, minh bạch và thống

nhất các văn bản hướng dẫn thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, tạo thuận lợi cho việc triển khai thực hiện.¹

- Trong quá trình thực hiện, căn cứ vào kết quả quản lý, giám sát và phản ánh, kiến nghị của các DNBH, các địa phương; kết quả tổng kết, đánh giá định kỳ tình hình thực hiện, chế độ về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới cũng đã được Bộ Tài chính phối hợp cùng Bộ Công an và các cơ quan có liên quan rà soát, sửa đổi, bổ sung nhằm đáp ứng tình hình thực tiễn.

b) Về tổ chức và triển khai thực hiện

- Các cơ quan chức năng có liên quan (bao gồm Bộ Tài chính, Bộ Công an...) đã tích cực, chủ động trong công tác tập huấn, tuyên truyền và hướng dẫn các DNBH, đại diện chủ xe cơ giới, lực lượng thực thi pháp luật... trong việc triển khai thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- Công tác kiểm tra, giám sát thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới được chú trọng và thực hiện dưới nhiều hình thức và đạt hiệu quả nhất định như: giám sát tại chỗ trên cơ sở báo cáo, phản ánh của DNBH, chủ xe, địa phương; thanh tra, kiểm tra tại chỗ về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới tại các DNBH; kiểm tra thực tế tại các điểm bán bảo hiểm, đại lý của DNBH; thành lập các đoàn kiểm tra liên ngành (Bộ Tài chính-Bộ Công An-Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam) tại các địa phương.

- Cơ chế phối hợp giữa Bộ Tài chính, Bộ Công an và Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam (HBHVN) đã được thiết lập mang tính ổn định lâu dài thông qua ký kết Quy chế phối hợp làm cơ sở cho việc phối hợp triển khai định kỳ các hoạt động kiểm tra giám sát tình hình thực hiện của lực lượng CSGT và DNBH tại các địa phương.

- Trong quá trình triển khai thực hiện, các DNBH đều chú trọng công tác phát triển mạng lưới, bố trí nhân sự từ trụ sở chính đến các công ty thành viên, các phòng, ban để bảo đảm triển khai công tác khai thác và phục vụ khách hàng; đào tạo đội ngũ cán bộ giám định và giải quyết bồi thường; chú trọng thực hiện công tác đào tạo, phát triển hệ thống đại lý trên toàn quốc; tích cực phối hợp với cơ quan Công an và chính quyền địa phương nơi xảy ra tai nạn để thu thập hồ sơ, tài liệu làm cơ sở giải quyết bồi thường.

¹ Các văn bản hướng dẫn thực hiện Nghị định số 103/2008/NĐ-CP:

- Thông tư số 126/2008/TT-BTC ngày 22/12/2008 quy định quy tắc, điều khoản, biểu phí và mức trách nhiệm bảo hiểm bắt buộc của chủ xe cơ giới;
- Thông tư số 103/2009/TT-BTC ngày 25/5/2009 quy định về việc quản lý, sử dụng, thanh toán và quyết toán Quỹ bảo hiểm xe cơ giới (Thông tư số 103/2009/TT-BTC).
- Thông tư số 151/2012/TT-BTC ngày 12/9/2012 sửa đổi, bổ sung Thông tư số 126/2008/TT-BTC và Thông tư số 103/2009/TT-BTC.
- Thông tư số 22/2016/TT-BTC ngày 16/2/2016 thay thế Thông tư số 126/2008/TT-BTC; Điều 1 Thông tư số 151/2012/TT-BTC; Điều 1 Thông tư số 43/2014/TT-BTC ngày 11/4/2014 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 126/2008/TT-BTC, Thông tư số 103/2009/TT-BTC và Thông tư số 151/2012/TT-BTC (Thông tư số 22/2016/TT-BTC).
- Thông tư liên tịch số 35/2009/TTLT-BTC-BCA ngày 25/2/2009 hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP.

- Hoạt động của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới (Quỹ BHXCG) đã góp phần tăng cường nhận thức của chủ xe cơ giới về vai trò, ý nghĩa của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; góp phần đề phòng hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông và động viên, khen thưởng kịp thời lực lượng thực thi pháp luật trong công tác kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới trong việc thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

c) Kết quả triển khai thực hiện

Trên thị trường bảo hiểm phi nhân thọ có 27 DNBH triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Theo số liệu thống kê của các DNBH phi nhân thọ kinh doanh bảo hiểm bắt buộc TNDS chủ xe cơ giới, trong giai đoạn 10 năm (2008-2017), kết quả triển khai như sau:

- Số lượt xe cơ giới tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới khoảng 110,3 triệu, trong đó: xe mô tô 2 bánh, xe mô tô 3 bánh, xe gắn máy chiếm 84,9%; xe ô tô chiếm vào khoảng 10,1%....Theo đánh giá, tỷ lệ tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS chủ xe cơ giới trong tổng số xe đang lưu hành hiện nay là vào khoảng 90% đối với xe ô tô và 40% đối với xe mô tô.

- Các DNBH đã giải quyết được 593.658 vụ tai nạn giao thông, trong đó có 70.421 trường hợp tử vong. Tổng số tiền bồi thường khoảng 5.300 tỷ đồng (chưa kể dự phòng bồi thường gần 2.000 tỷ đồng), trong đó: bồi thường về người khoảng 2.950 tỷ đồng, về tài sản khoảng 2.350 tỷ đồng. Qua công tác bồi thường bảo hiểm đã giúp cho các tổ chức, cá nhân không may bị tai nạn giao thông kịp thời và chủ động hơn trong việc khắc phục hậu quả, khôi phục sản xuất, kinh doanh và ổn định đời sống. Tổng doanh thu phí bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới trong giai đoạn này đạt khoảng 18.110 tỷ đồng.

- Cũng trong giai đoạn nói trên, Quỹ bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (Quỹ BHXCG-do các DNBH trích đóng góp một phần từ doanh thu phí bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới) tài trợ, đầu tư, xây dựng các công trình đề phòng hạn chế tổn thất tai nạn giao thông (56 công trình tại hơn 37 tỉnh thành phố trên cả nước với số kinh phí tài trợ 70,6 tỷ đồng); phối hợp với các cơ quan liên quan như Trung ương Đoàn TNCS Hồ Chí Minh, Cục Cảnh sát giao thông, địa phương thực hiện các nội dung tuyên truyền giáo dục về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới với nhiều hình thức và phương tiện truyền thông...

1.2. Tồn tại, hạn chế

a) Về cơ chế, chính sách

- Cho đến nay, các văn bản quy phạm pháp luật làm căn cứ ban hành Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP cơ bản đã được thay thế hoặc sửa đổi, bổ sung (Luật Tổ chức Chính phủ, Bộ luật Dân sự, Luật Giao thông đường bộ, Pháp lệnh xử lý vi phạm hành chính); các quy định pháp luật liên quan bao gồm pháp luật kinh doanh bảo hiểm, pháp luật về giao thông đường bộ...cũng đã có nhiều sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện trong thời gian qua. Thực tế này dẫn đến một số nội dung của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới không còn phù hợp và chưa đồng bộ với hệ thống văn bản pháp luật có liên quan.

- Một số nội dung chưa được quy định rõ dẫn đến cách hiểu khác nhau giữa các DNBH, giữa DNBH và chủ xe và giữa các cơ quan quản lý Nhà nước có liên quan như phạm vi bồi thường thiệt hại (tai nạn giao thông hay mọi tai nạn do xe cơ giới gây ra); trường hợp loại trừ bảo hiểm khi lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy không thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe; các khái niệm liên quan đến lái xe, người được bảo hiểm có thể gây khó khăn, phát sinh tranh chấp trong quá trình thực hiện bồi thường bảo hiểm.

- Thực tế triển khai cũng cho thấy, một số quy định hiện hành chưa theo kịp với thực tiễn phát triển của thị trường, chưa tạo lập được cơ sở pháp lý thuận lợi cho các DNBH triển khai mở rộng hình thức tiếp cận, phục vụ khách hàng (bán hàng trực tuyến, cấp giấy chứng nhận bảo hiểm điện tử; kéo dài thời hạn bảo hiểm...).

- Bên cạnh đó, chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới vẫn còn chưa theo kịp xu thế phát triển của bảo hiểm trên thế giới. Một số nội dung như mở rộng đối tượng được bồi thường, hỗ trợ nhân đạo, vấn đề tạm ứng bồi thường, dán tem bảo hiểm, cơ chế giải quyết tranh chấp đặc thù về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới... cũng cần thiết phải được cân nhắc, xem xét quy định rõ hơn, nhằm phát huy hơn nữa mục tiêu nhân đạo của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

b) Về tổ chức và triển khai thực hiện:

- Mặc dù đã đạt được những kết quả nhất định, vẫn còn tồn tại vướng mắc trong công tác phối hợp cung cấp các tài liệu liên quan đến vụ tai nạn giữa DNBH và cơ quan công an tại một số địa phương (như cung cấp hồ sơ vụ tai nạn giao thông chưa bảo đảm tính pháp lý, hồ sơ không có chữ ký, đóng dấu của lãnh đạo đơn vị....; cung cấp hồ sơ chậm...).

- Kết quả triển khai thời gian qua cho thấy trong khi việc thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe ô tô được thực hiện khá tốt (ước tính khoảng 90% số xe ô tô đang lưu thông tham gia bảo hiểm), việc tuân thủ của chủ xe máy vẫn còn thấp (khoảng 40%). Ngoài một số nguyên nhân liên quan đến công tác kiểm soát, giám sát thực thi, công tác tuyên truyền, phổ biến nâng cao nhận thức vẫn còn một số tồn tại nhất định. Ngoài việc phối hợp tuyên truyền thông qua Quỹ BHXCG, một số DNBH còn chưa chủ động phối hợp với các cơ quan báo đài, cơ quan truyền thông tại các địa phương để tuyên truyền chế độ bảo hiểm bắt buộc cho người dân, nhất là tại các địa bàn vùng sâu, vùng xa, dân tộc thiểu số và những nơi đi lại gặp nhiều khó khăn.

- Hành vi gian lận bảo hiểm diễn ra ngày càng tinh vi, phức tạp, dưới nhiều hình thức và diễn ra tại hầu hết các khâu của chuỗi giá trị trong hoạt động kinh doanh bảo hiểm. Một số trường hợp còn có sự tiếp tay của nhân viên của DNBH, đại lý bảo hiểm nên công tác phòng, chống và xác minh hành vi gian lận bảo hiểm ngày càng gặp nhiều khó khăn.

- Kết quả hoạt động của Quỹ BHXCG vẫn còn nhiều hạn chế liên quan đến việc thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến công tác hỗ trợ nhân đạo. Chi hỗ trợ nhân đạo theo quy định được phép chiếm 12% kinh phí đóng Quỹ hàng năm, tuy nhiên, số lượng các nạn nhân được hỗ trợ rất ít, trung bình mỗi năm chỉ giải quyết

được 5 hồ sơ hỗ trợ (chiếm tỷ lệ chỉ vào khoảng 0,6% số vụ tử vong do tai nạn giao thông²), đặc biệt năm 2012, Quỹ BHXCG không xét duyệt được bộ hồ sơ nào.

2. Sự cần thiết ban hành Nghị định

- Khắc phục những tồn tại, hạn chế về cơ chế, chính sách và tổ chức, triển khai thực hiện trong thời gian qua và bảo đảm sự phù hợp, đồng bộ và nhất quán với hệ thống pháp luật hiện hành, góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho chủ xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm, các Bộ, ban, ngành có liên quan trong việc triển khai thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- Hoàn thiện khung khổ pháp lý về chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, tăng cường hỗ trợ nạn nhân tai nạn giao thông khắc phục hậu quả, giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân nhanh chóng ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh-xã hội của Đảng và Nhà nước.

- Nâng cao năng lực của cơ quan quản lý Nhà nước, chính quyền địa phương trong công tác quản lý, giám sát và tổ chức thực hiện; phát huy vai trò của nhân dân trong giám sát thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

II. MỤC TIÊU, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH

1. Mục tiêu xây dựng Nghị định

- **Thứ nhất**, bảo đảm ý nghĩa nhân đạo và nhân văn của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; hỗ trợ nạn nhân tai nạn giao thông nhanh chóng khắc phục hậu quả, kịp thời giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân nhanh chóng ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh-xã hội.

- **Thứ hai**, tạo cơ sở pháp lý ổn định, thống nhất và minh bạch cho các DNBH, chủ xe cơ giới, nạn nhân và các cơ quan liên quan trong quá trình thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- **Thứ ba**, bảo đảm Nghị định có thể triển khai ngay vào thực tiễn cuộc sống, tạo điều kiện thuận lợi và giảm thiểu thủ tục hành chính trong quá trình tổ chức, triển khai thực hiện,

2. Quan điểm xây dựng Nghị định

- **Thứ nhất**, hợp nhất, kế thừa và phát triển các quy định còn phù hợp với thực tiễn của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP và các văn bản hướng dẫn thi hành nhằm tăng cường hiệu quả, hiệu lực thực hiện, bảo đảm tính minh bạch, ổn định và có thể thi hành được ngay sau khi có hiệu lực.

- **Thứ hai**, đáp ứng nhu cầu thực tiễn, xu thế phát triển trong hoạt động triển khai chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới và hoạt động giao thông đường bộ.

² Số người chết do tai nạn giao thông đường bộ năm 2017: 8.089 (Báo cáo của Ủy ban ATGT Quốc gia)

- **Thứ ba**, bảo đảm sự phù hợp, đồng bộ và nhất quán của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới với hệ thống pháp luật nền (Bộ Luật Dân sự), pháp luật về giao thông đường bộ, pháp luật kinh doanh bảo hiểm và pháp luật có liên quan.

- **Thứ tư**, bảo đảm tuân thủ các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, đồng thời vận dụng quy định của các điều ước, tập quán, kinh nghiệm quốc tế phù hợp với nguyên tắc cơ bản của pháp luật và thực tiễn Việt Nam .

III. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA NGHỊ ĐỊNH

1. Về phạm vi điều chỉnh

Nghị định này quy định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; trách nhiệm của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và doanh nghiệp bảo hiểm trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Về đối tượng áp dụng

Nghị định này áp dụng đối với:

- Chủ xe cơ giới hoạt động trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

- Doanh nghiệp bảo hiểm, chi nhánh doanh nghiệp bảo hiểm phi nhân thọ nước ngoài (sau đây gọi tắt là doanh nghiệp bảo hiểm) được phép triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo quy định pháp luật.

- Cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

IV. MỤC TIÊU, NỘI DUNG CHÍNH SÁCH VÀ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH

Nghị định thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP quy định cụ thể việc thực hiện chính sách về chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới với các mục tiêu, nội dung và giải pháp thực hiện cụ thể như sau:

1. Mục tiêu chính sách:

Chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới được xây dựng và triển khai chủ yếu nhằm mục tiêu nhân đạo, bảo đảm bồi thường đầy đủ, nhanh chóng kịp thời hỗ trợ nạn nhân tai nạn giao thông khắc phục hậu quả, giúp cho nạn nhân và chủ xe, người điều khiển xe nhanh chóng ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh-xã hội của Đảng và Nhà nước.

2. Nội dung của chính sách:

Nghị định quy định chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới bao gồm các nội dung chính sau:

- Điều kiện bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới: Các quy định về nguyên tắc tham gia bảo hiểm; phạm vi bồi thường thiệt hại; loại trừ bảo hiểm; hợp đồng bảo hiểm; phí bảo hiểm và mức trách nhiệm bảo hiểm; bồi thường bảo hiểm; quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan (bao gồm chủ xe, lái xe và DNBH); quy định đặc thù đối với bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới quá cảnh và công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- Quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (Quỹ BHXCG): Các quy định liên quan đến nguyên tắc quản lý Quỹ BHXCG; nguồn hình thành, nội dung chi, mức chi của Quỹ BHXCG; tổ chức, quản lý, điều hành hoạt động của Quỹ BHXCG; quản lý tài chính Quỹ BHXCG (lập dự toán, kế toán, quyết toán thu, chi...) và trách nhiệm của các bên liên quan trong quản lý, sử dụng Quỹ BHXCG.

- Xây dựng, quản lý, vận hành Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới: Các quy định quy định về nguyên tắc quản lý, vận hành và sử dụng và nhiệm vụ và quyền hạn của các bên liên quan, bảo đảm phát triển, triển khai và ứng dụng hiệu quả Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

3. Giải pháp thực hiện và lý do lựa chọn:

3.1. Điều kiện bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới:

Nghị định được xây dựng trên quan điểm hợp nhất, kế thừa và phát triển các quy định hiện hành nhằm tăng cường hiệu quả, hiệu lực thực hiện, bảo đảm tính minh bạch, ổn định lâu dài của các quy định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới với các giải pháp chính sau:

- **Nguyên tắc tham gia bảo hiểm:** Nhằm giải quyết các vướng mắc, tạo điều kiện thuận lợi cho các DNBH trong thực tế triển khai, bổ sung các nguyên tắc về xử lý trường hợp chủ xe cơ giới tham gia hai HĐBH trở lên; cho phép bán bảo hiểm thông qua các phương tiện điện tử.

- **Hợp đồng bảo hiểm TNDS và Tem bảo hiểm:** Bỏ quy định về mẫu và việc triển khai theo mẫu Giấy chứng nhận bảo hiểm (GCNBH) mà chỉ quy định những thông tin bắt buộc cần có trên GCNBH để DNBH có thể chủ động, linh hoạt trong triển khai và ứng dụng công nghệ thông tin trong cấp GCNBH (bán bảo hiểm qua các phương tiện điện tử như internet, mạng viễn thông, ứng dụng chữ ký điện tử, chữ ký số). Tuy nhiên, để bảo đảm khả năng kiểm soát của các lực lượng chức năng, cơ quan thực thi pháp luật về việc tuân thủ quy định bảo hiểm bắt buộc TNDS đối với chủ xe cơ giới, bổ sung quy định về Tem bảo hiểm do DNBH theo mẫu thống nhất; DNBH có trách nhiệm xây dựng quy trình phát hành, quản lý và cấp, đổi Tem bảo hiểm.

- **Phí bảo hiểm và mức trách nhiệm bảo hiểm:** Để bảo đảm phù hợp với tình hình thực tiễn, linh hoạt trong tổ chức thực hiện, quy định giao Bộ Tài chính công bố mức phí bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm cụ thể trong từng thời kỳ;

căn cứ vào mức phí bảo hiểm do Bộ Tài chính công bố, cho phép DNBH điều chỉnh tăng tối đa 15% phí bảo hiểm tùy theo mức độ rủi ro của xe cơ giới, chủ xe, lái xe (lịch sử tai nạn giao thông).

- **Thời hạn bảo hiểm:** Quy định linh hoạt hơn về thời hạn bảo hiểm, theo hướng cho phép giao kết HĐBH có thời hạn dài hơn 1 năm đối với các loại xe mô tô hai bánh, ba bánh, xe gắn máy nhằm mục tiêu thúc đẩy việc triển khai bảo hiểm TNDS đối với xe mô tô.

- **Loại trừ bảo hiểm:** Với mục tiêu của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS là tạo điều kiện hỗ trợ hiệu quả nạn nhân tai nạn giao thông nhanh chóng khắc phục hậu quả, góp phần thực hiện chính sách an sinh-xã hội của Đảng và Nhà nước, bỏ trường hợp loại trừ là lái xe gây tai nạn bỏ chạy không thực hiện TNDS; bổ sung trường hợp loại trừ là xe bị mất cắp, chiếm đoạt gây tai nạn, đồng thời đưa trường hợp này vào phạm vi được chi bồi thường nhân đạo từ Quỹ bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

- **Nguyên tắc bồi thường:**

+ Nhằm phát huy tính chất nhân đạo của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới (đặc biệt đối với thiệt hại về tính mạng, thân thể), quy định tăng mức bồi thường trong trường hợp lỗi hoàn toàn thuộc về bên thứ ba lên đến 70% mức bồi thường theo quy định.

+ Đồng thời, để bảo đảm việc tạm ứng bồi thường được triển khai thuận lợi trong thực tiễn, bảo đảm nạn nhân tai nạn có thể tiếp cận nhanh chóng nguồn lực tài chính, kịp thời chữa trị, chi trả chi phí y tế, quy định rõ DNBH phải thực hiện tạm ứng bồi thường thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn gây hậu quả nghiêm trọng - làm chết người hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của ít nhất một người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên.

- **Hồ sơ bồi thường:** Hoàn thiện quy định về hồ sơ bồi thường bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới theo hướng giảm nhẹ gánh nặng cho chủ xe, lái xe, phát huy tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm và tăng cường phòng, chống gian lận bảo hiểm của DNBH và đẩy nhanh quá trình giải quyết bồi thường, kịp thời hỗ trợ nạn nhân tai nạn khắc phục hậu quả, thiệt hại do xe cơ giới gây ra. Theo đó, quy định các yêu cầu bồi thường liên quan đến các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng theo quy định pháp luật³ mới cần phải thu thập các tài liệu của cơ quan có thẩm quyền (cảnh sát giao thông, cảnh sát điều tra...).

- **Thời hạn yêu cầu, thanh toán bồi thường và giải quyết tranh chấp:**

+ Quy định rõ thời hạn cho từng bước giải quyết bồi thường (từ thông báo tai nạn, thu thập hồ sơ, giám định hiện trường cho đến thông báo giải quyết bồi thường và thực hiện chi trả bồi thường) nhằm bảo đảm minh bạch và tăng cường giám sát công tác giải quyết bồi thường của DNBH.

+ Quy định rõ quy trình, thủ tục giải quyết tranh chấp (trước hết giải quyết trên cơ sở thương lượng theo thảo thuận tại HĐBH trước khi đưa ra giải quyết tại

³ Thông tư số 58/2009/TT-BCA (C11) ngày 28/10/2009 quy định và hướng dẫn thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về tai nạn giao thông đường bộ.

Tòa án) để hạn chế tranh chấp kéo dài gây thiệt hại cho tất cả các bên có liên quan.

- Bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe quá cảnh:

Nhằm bảo đảm quyền lợi của nạn nhân tại nạn do xe cơ giới gây ra trên lãnh thổ Việt Nam, quy định chủ xe cơ giới mang biển số nước ngoài khi nhập cảnh, hoạt động trên lãnh thổ Việt Nam phải tham gia bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới. Quy định này hoàn toàn phù hợp với thực tiễn, xu thế triển khai trên thế giới, đồng thời bảo đảm thể chế hóa các quy định tại Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN - bộ phận của Hiệp định khung ASEAN về thúc đẩy hàng hóa quá cảnh (AFAFGIT).

- Phòng, chống gian lận bảo hiểm:

Nhằm bảo đảm sự phát triển lành mạnh, bền vững, giảm thiểu các hành vi gian lận, lợi dụng, gây ảnh hưởng tiêu cực tới ý nghĩa nhân đạo của chính sách và gây thiệt hại cho các chủ xe, lái xe chân chính và DNBH, Nghị định đưa ra các quy định trách nhiệm của các bên liên quan, bao gồm doanh nghiệp bảo hiểm, chủ xe, lái xe và các cơ quan chức năng có liên quan trong công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm. Đây là nội dung hoàn toàn mới, chưa được quy định trong hệ thống khung khổ pháp luật hiện hành.

3.2. Quản lý, sử dụng Quỹ BHXH:

Nghị định xây dựng theo hướng hợp nhất quy định hiện hành về quản lý, sử dụng Quỹ BHXH⁴ và sửa đổi, bổ sung một số nội dung nhằm bảo đảm phù hợp với thực tiễn và xu thế phát triển với các giải pháp cụ thể sau:

- **Về mức đóng góp:** Quy định cụ thể mức đóng góp tối đa của DNBH là 2% doanh thu phí bảo hiểm gốc thực tế thu được⁵. Hàng năm căn cứ tình hình tài chính, kế hoạch sử dụng, Quỹ BHXH thông báo mức thu cụ thể cho các DNBH.

- Về nội dung chi, mức chi hàng năm:

+ Nhằm phát huy vai trò là công cụ hỗ trợ cho chế độ bảo hiểm bắt buộc trong thực hiện chính sách an sinh-xã hội, sửa đổi quy định hiện hành theo hướng tập trung tăng chi bồi thường nhân đạo cho các trường hợp tử vong do xe cơ giới gây ra và chi cho tuyên truyền, giáo dục; điều chỉnh giảm tỷ lệ các nội dung chi khác cho phù hợp với định hướng sử dụng Quỹ BHXH trong thời gian tới.

+ Quy định chi tiết chi bồi thường nhân đạo cho các nạn nhân tử vong do xe cơ giới gây ra trong các trường hợp không xác định được xe gây tai nạn, xe không tham gia bảo hiểm, tai nạn do xe bị mất cắp, chiếm đoạt gây ra và các trường hợp loại trừ bảo hiểm theo quy định, trừ hành động cố ý gây thiệt hại của chủ xe, lái xe hoặc của người bị thiệt hại.

Về quy trình, thủ tục thực hiện chi bồi thường nhân đạo trả, Quỹ BHXH trực tiếp thực hiện hoặc ủy quyền cho chi nhánh các DNBH tại địa phương nơi

⁴ Nghị định số 103/2008/NĐ-CP quy định các nội dung mang tính nguyên tắc về quản lý, sử dụng Quỹ xe giới; hướng dẫn chi tiết thực hiện được quy định chi tiết tại Thông tư số 103/2009/TT-BTC.

⁵ Theo quy định tại Nghị định 103/2008/NĐ-CP, mức đóng góp tối đa là 2%; Nghị định số 214/2013/NĐ-CP sửa đổi thành mức đóng góp cố định 1%. Đề xuất quy định mức tối đa để bảo đảm linh hoạt.

xảy ra tai nạn và có sự phối hợp chặt chẽ với các cơ quan chức năng tại địa phương (chính quyền địa phương, phòng CSGT địa phương, Ban ATGT địa phương...). Trường hợp, sau khi giám định, xác minh thiệt hại thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm, DNBH hoàn lại cho Quỹ BHXCG phần Quỹ đã thực hiện tạm ứng cho nạn nhân.

3.3. Xây dựng, quản lý, vận hành Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới

- Nghị định số 103/2008/NĐ-CP chỉ có một điều quy định mang tính nguyên tắc về mục tiêu xây dựng Cơ sở dữ liệu, được quy định với mục tiêu chính là tạo cơ sở pháp lý cho việc triển khai xây dựng Cơ sở dữ liệu⁶. Cho đến nay, việc xây dựng Cơ sở dữ liệu đã được hoàn thành và được đưa vào hoạt động từ năm 2014.

- Tuy nhiên, thực tế triển khai cho thấy còn nhiều bất cập do không có quy phạm pháp luật về quản lý, quản trị và cập nhật thông tin, dữ liệu dẫn đến hiệu quả sử dụng, khai thác Cơ sở dữ liệu còn thấp. Do đó, Nghị định quy định 01 chương riêng về việc quản lý, vận hành và khai thác Cơ sở dữ liệu với các quy định liên quan đến mục tiêu hoạt động; nguyên tắc quản lý, vận hành, sử dụng; thu thập và lưu giữ thông tin; trách nhiệm của các bên liên quan.

3.4. Xử lý vi phạm

Để bảo đảm việc tuân thủ chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, Nghị định được xây dựng theo hướng hoàn thiện các quy định hiện hành về xử lý vi phạm hành chính, cụ thể:

- Đối với quy định về hành vi vi phạm và hình thức xử phạt:

+ Để tránh trùng chéo, bãi bỏ các quy định xử phạt đối với các hành vi vi phạm hành chính đã được quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực kinh doanh bảo hiểm⁷ và lĩnh vực giao thông đường bộ⁸.

+ Sửa đổi, bổ sung các hành vi vi phạm và hình thức xử phạt, bảo đảm bám sát các quy định về 3 nội dung chính sách nêu trên của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- Đối với quy định về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính: Để bảo đảm phù hợp với quy định của Luật xử lý vi phạm hành chính, Nghị định quy định thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính thực hiện theo quy định tại Nghị định số 98/2013/NĐ-CP ngày 28/8/2013 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực kinh doanh bảo hiểm, kinh doanh xổ số.

⁶ Điều 5, Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16/9/2008 về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

⁷ Nghị định số 98/2013/NĐ-CP ngày 28/8/2013 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực kinh doanh bảo hiểm, kinh doanh xổ số; Nghị định số 48/2018/NĐ-CP ngày 21/3/2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 98/2013/NĐ-CP.

⁸ Nghị định số 46/2015/NĐ-CP ngày 26/5/2016 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt.

V. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN THỰC HIỆN

1. Về dự kiến nguồn kinh phí bồi thường nhân đạo qua Quỹ BHXCG:

- Quy định chi bồi thường nhân đạo cho các nạn nhân tai nạn dẫn đến tử vong trong các trường hợp không xác định được xe gây tai nạn, xe không tham gia bảo hiểm, tai nạn do xe bị mất cắp, chiếm đoạt gây ra và các trường hợp loại trừ bảo hiểm theo quy định sẽ làm tăng chi đột biến từ Quỹ BHXCG do quy định hiện hành chỉ quy định chi hỗ trợ nhân đạo (hỗ trợ mai táng phí).

- Theo số liệu của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia (Ủy ban ATGTQG), bình quân hàng năm số người chết do tai nạn giao thông trong giai đoạn 2008-2017 lên đến 9.627 trường hợp. Tuy nhiên, với những nỗ lực và thành quả của công tác an toàn giao thông, số lượng người tử vong ngày càng giảm, xuống còn 8.417 năm 2016, 8.089 người năm 2017. Trong khi đó, theo báo cáo của các DNBH, hàng năm số người tử vong thuộc phạm vi bảo hiểm vào khoảng 7.042. Như vậy, số lượng người tử vong không được bảo hiểm trung bình hàng năm vào khoảng 1.047 người.

- Bộ Tài chính ước tính mức kinh phí chi bồi thường nhân đạo từ Quỹ vào khoảng 20,9 tỷ (mức trách nhiệm tối đa là 100 triệu/người/vụ); 31,4 tỷ (mức trách nhiệm tối đa 150 triệu/người/vụ); 41,8 tỷ (mức trách nhiệm tối đa 200 triệu/người/vụ). Mức chi này hoàn toàn nằm trong khả năng cân đối của Quỹ BHXCG với tỷ lệ đóng góp bằng mức quy định hiện tại (1% doanh thu phí bảo hiểm TNDS) và mức chi bồi thường nhân đạo là 20% mức trách nhiệm bảo hiểm.⁹

2. Về dự kiến nguồn nhân lực thực hiện

- Nghị định thay thế không làm phát sinh thêm thêm bộ máy, nhân sự mới quản lý nhà nước cho công tác tổ chức thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- So với quy định tại Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, dự thảo Nghị định thay thế dự kiến chỉ bổ sung thêm trách nhiệm của Bộ đội Biên phòng trong công tác kiểm soát việc thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới nhập cảnh vào Việt Nam.

Tuy nhiên, các trách nhiệm trên không phải mới phát sinh mà đã được quy định tại các văn bản có liên quan, cụ thể tại Nghị định số 112/2014/NĐ-CP ngày

⁹ Ước tính kinh phí đóng góp vào Quỹ BHXCG theo các phương án điều chỉnh mức trách nhiệm bảo hiểm và phí bảo hiểm:

- Trường hợp giữ nguyên mức trách nhiệm (100 triệu), mức phí không thay đổi, tổng số đóng góp (1% trên doanh thu phí bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới) ước tính đạt 38,8 tỷ năm 2018, 44,7 tỷ năm 2019, 51,4 tỷ năm 2020 (tỷ lệ tăng hàng năm là 15%).

- Trường hợp tăng mức trách nhiệm lên 150 triệu (tăng 50%), dự kiến phí bảo hiểm tăng khoảng 25%, ước tính tổng đóng góp vào Quỹ vào khoảng 48,6 tỷ năm 2018, 69,8 tỷ năm 2019, 100,3 tỷ năm 2020 (tỷ lệ tăng hàng năm là 15%).

- Trường hợp tăng mức trách nhiệm lên 200 triệu (tăng 100%), dự kiến phí bảo hiểm tăng khoảng 50%, ước tính tổng đóng góp vào Quỹ vào khoảng 50,2 tỷ năm 2018, 100,5 tỷ năm 2019, 173,4 tỷ năm 2020 (tỷ lệ tăng hàng năm là 15%).

21/11/2014 của Chính phủ về quản lý cửa khẩu biên giới đường bộ (đối với Bộ đội Biên phòng).

VI. THỜI GIAN DỰ KIẾN TRÌNH THÔNG QUA NGHỊ ĐỊNH

Trường hợp được Chính phủ thông qua đề nghị xây dựng Nghị định, Bộ Tài chính sẽ phối hợp cùng với Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải, các Bộ, ngành có liên quan, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương xây dựng Nghị định theo đúng quy định của Luật ban hành các văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, trình Chính phủ thông qua trong tháng 12 năm 2019.

Bộ Tài chính xin gửi kèm theo các tài liệu có liên quan:

1. Báo cáo thẩm định; báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định;
2. Báo cáo đánh giá tác động của chính sách;
3. Báo cáo tổng kết việc thi hành pháp luật;
4. Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý; bản chụp ý kiến góp ý.
5. Đề cương dự thảo Nghị định và các phụ lục kèm theo.

Bộ Tài chính kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Lưu VT, QL BH.

BỘ TRƯỞNG

Đinh Tiến Dũng

ĐỀ CƯƠNG NGHỊ ĐỊNH

Về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị định này quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; trách nhiệm của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, trực thuộc Chính phủ, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, doanh nghiệp bảo hiểm và các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.¹

Điều 2. Đối tượng áp dụng

1. Chủ xe cơ giới hoạt động² trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

2. Doanh nghiệp bảo hiểm phi nhân thọ, chi nhánh doanh nghiệp bảo hiểm phi nhân thọ nước ngoài (sau đây gọi tắt là doanh nghiệp bảo hiểm) được phép triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo quy định của pháp luật.

3. Cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Điều 4. Áp dụng pháp luật kinh doanh bảo hiểm, pháp luật có liên quan và điều ước quốc tế

Chương II

QUY ĐỊNH CỤ THỂ

Mục 1

ĐIỀU KIỆN BẢO HIỂM

Điều 5. Nguyên tắc tham gia bảo hiểm

1. Chủ xe cơ giới phải tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo quy định tại Nghị định này, mức trách nhiệm bảo hiểm và biểu phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới do Bộ Tài chính quy định.

¹ Bỏ xử phạt vi phạm hành chính, tránh việc có hai Nghị định quy định về nội dung này trong lĩnh vực kinh doanh bảo hiểm.

² Hoạt động thay cho tham gia giao thông để cân nhắc mở rộng phạm vi bồi thường.

2. Chủ xe cơ giới không được đồng thời tham gia hai hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới trở lên cho cùng một xe cơ giới. Trường hợp chủ xe cơ giới đồng thời tham gia nhiều hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới cho cùng một xe cơ giới do lỗi vô ý, trách nhiệm bảo hiểm chỉ phát sinh đối với hợp đồng bảo hiểm đầu tiên.⁹

3. Ngoài việc tham gia hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, chủ xe cơ giới có thể thoả thuận với doanh nghiệp bảo hiểm để tham gia hợp đồng bảo hiểm tự nguyện.

4. Doanh nghiệp bảo hiểm được quyền chủ động bán bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới dưới các hình thức sau:

- a) Trực tiếp;
- b) Thông qua đại lý bảo hiểm, môi giới bảo hiểm;
- c) Thông qua đấu thầu;
- d) Thông qua phương tiện điện tử có kết nối với mạng internet, mạng viễn thông di động và các mạng mở khác;¹⁰
- đ) Các hình thức khác phù hợp với quy định pháp luật.

5. Cơ quan có thẩm quyền thực hiện kiểm tra, giám sát theo quy định pháp luật việc tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới khi xe cơ giới tham gia giao thông, thực hiện thủ tục đăng ký và thủ tục kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

Điều 6. Phạm vi bồi thường thiệt hại

1. Thiệt hại về người (thân thể, tính mạng) và tài sản đối với bên thứ ba do xe cơ giới gây ra.

2. Thiệt hại về thân thể và tính mạng đối với hành khách theo hợp đồng vận chuyển hành khách do xe cơ giới gây ra.

Điều 7. Hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới¹²

Điều 8. Tem bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới¹⁵

Điều 9. Phí bảo hiểm và thanh toán phí bảo hiểm¹⁶

Điều 10. Mức trách nhiệm bảo hiểm²⁰

Điều 11. Thời hạn bảo hiểm

Điều 12. Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm²³

⁹ Làm rõ giải pháp trường hợp cấp trùng, cấp sai đối tượng.

¹⁰ Bổ sung Phương thức bán hàng

¹² Chỉ quy định các nội dung cơ bản của GCNBH; không quy định mẫu; không quy định về quản lý ấn chỉ.

¹⁵ Bổ sung Tem BH tạo thuận lợi cho cơ quan thực thi pháp luật thực hiện kiểm soát việc thực hiện chế độ BHBTNDS và phù hợp với thông lệ quốc tế.

¹⁶ Đưa từ TT22/2016/TT-BTC lên

²⁰ Cân nhắc hai phương án: Quy định cụ thể tại Nghị định và việc Bộ tài chính công bố mức trách nhiệm bảo hiểm.

Điều 13. Loại trừ bảo hiểm²⁶

Điều 14. Nguyên tắc bồi thường²⁹

1. Khi tai nạn xảy ra, trong phạm vi mức trách nhiệm bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phải bồi thường cho chủ xe cơ giới, lái xe³⁰ số tiền mà chủ xe cơ giới, lái xe đã bồi thường hoặc sẽ phải bồi thường cho người bị thiệt hại.

Trường hợp chủ xe cơ giới, lái xe chết hoặc bị thương tật dẫn đến mất năng lực hành vi dân sự theo quyết định của Tòa án, doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường trực tiếp cho người bị thiệt hại.³¹

2. Khi tai nạn xảy ra, doanh nghiệp bảo hiểm phải tạm ứng ngay những chi phí cần thiết và hợp lý trong phạm vi trách nhiệm bảo hiểm nhằm khắc phục hậu quả tai nạn.

3. Mức bồi thường bảo hiểm:

a) Bồi thường thiệt hại về người:

- Mức bồi thường cụ thể cho từng loại thương tật, thiệt hại về người được xác định theo Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về người ban hành kèm theo Nghị định này³² (sau đây gọi tắt là Bảng bồi thường thiệt hại về người) hoặc theo thỏa thuận (nếu có) giữa chủ xe cơ giới, lái xe và người bị thiệt hại hoặc đại diện hợp pháp của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại đã chết) nhưng không vượt quá mức bồi thường theo quy định của Bộ Tài chính. Trường hợp có quyết định của toà án thì căn cứ vào quyết định của toà án nhưng không vượt quá mức bồi thường theo quy định của Bộ Tài chính.

- Đối với vụ tai nạn được cơ quan có thẩm quyền xác định nguyên nhân do lỗi hoàn toàn của bên thứ ba thì mức bồi thường bảo hiểm về người bằng 70%³³ mức bồi thường theo quy định tại Bảng bồi thường thiệt hại về người.

b) Bồi thường thiệt hại về tài sản: Mức bồi thường cụ thể đối với thiệt hại về tài sản/1 vụ tai nạn được xác định theo thiệt hại thực tế và theo mức độ lỗi của chủ xe cơ giới nhưng không vượt quá mức trách nhiệm bảo hiểm.

4. Trường hợp nhiều xe cơ giới cùng gây tai nạn, mức bồi thường được xác định theo mức độ lỗi của từng chủ xe cơ giới, nếu không xác định được mức

²³ Sử dụng ngôn ngữ Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm cho phù hợp với quy định của Luật kinh doanh bảo hiểm

²⁶ Hướng giảm bớt loại trừ bảo hiểm, đảm bảo tăng cường bồi thường cho nạn nhân.

²⁹ Chuyên lên và hoàn thiện các quy định tại TT22/2016/TT-BTC

³¹ Bồi thường tật toàn bộ vĩnh viễn vì vẫn có năng lực hành vi dân sự để thực hiện nghĩa vụ bồi thường. Điều 22 Bộ LDS về mất năng lực hành vi dân sự (không đủ khả năng thực hiện quyền, nghĩa vụ dân sự phải thông qua người đại diện hợp pháp).

³¹ Bồi thường tật toàn bộ vĩnh viễn vì vẫn có năng lực hành vi dân sự để thực hiện nghĩa vụ bồi thường. Điều 22 Bộ LDS về mất năng lực hành vi dân sự (không đủ khả năng thực hiện quyền, nghĩa vụ dân sự phải thông qua người đại diện hợp pháp).

³² Bảng này ít điều chỉnh nên có thể đưa lên Nghị định.

³³ Tăng quyền lợi do thay đổi quy định về BTTH ngoài hợp đồng tại Điều 584 Bộ Luật dân sự, trách nhiệm bồi thường không còn căn cứ vào lỗi.

độ lỗi thì mức bồi thường bằng nhau nhưng tổng mức bồi thường không vượt quá mức trách nhiệm bảo hiểm.³⁵

5. Doanh nghiệp bảo hiểm không có trách nhiệm bồi thường phần vượt quá mức trách nhiệm bảo hiểm theo công bố của Bộ Tài chính quy định tại Điều 10 Nghị định này.

6. Trường hợp chủ xe cơ giới đồng thời tham gia nhiều hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự cho cùng một xe cơ giới thì số tiền bồi thường chỉ được tính theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên.

Điều 15. Hồ sơ bồi thường³⁶

Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm phối hợp với bên mua bảo hiểm, người bị thiệt hại, cơ quan công an và các tổ chức, cá nhân có liên quan khác để thu thập các tài liệu có liên quan đến vụ tai nạn để lập hồ sơ bồi thường và chịu trách nhiệm trước pháp luật về tính chính xác, đầy đủ, hợp lệ của hồ sơ bồi thường. Hồ sơ bồi thường bao gồm các tài liệu sau:

1. Tài liệu liên quan đến xe cơ giới, lái xe (Bản sao có xác nhận của doanh nghiệp bảo hiểm sau khi đã đối chiếu với bản chính) do bên mua bảo hiểm cung cấp.

2. Tài liệu chứng minh thiệt hại về người (Bản sao của các cơ sở y tế hoặc bản sao có xác nhận của doanh nghiệp bảo hiểm) do bên mua bảo hiểm cung cấp, tùy theo mức độ thiệt hại về người có thể bao gồm một hoặc một số các tài liệu sau.

3. Tài liệu chứng minh thiệt hại về tài sản do bên mua bảo hiểm cung cấp.

4. Trường hợp thiệt hại xảy ra ước tính dưới 10 triệu đồng, doanh nghiệp bảo hiểm phối hợp với bên mua bảo hiểm để thu thập các tài liệu quy định tại Khoản 1, Khoản 2, Khoản 3 Điều này và các tài liệu sau³⁸:

a) Biên bản xác minh vụ tai nạn giữa doanh nghiệp bảo hiểm và chủ xe cơ giới có xác nhận của cơ quan có thẩm quyền nơi xảy ra tai nạn. Biên bản xác minh vụ tai nạn phải có các nội dung sau:

- Thời gian, địa điểm xảy ra tai nạn;

- Thông tin do chủ xe cơ giới hoặc lái xe gây tai nạn, nạn nhân hoặc đại diện của nạn nhân, các nhân chứng tại địa điểm xảy ra tai nạn (nếu có) cung cấp. Các đối tượng cung cấp thông tin phải ghi rõ họ tên, số chứng minh thư, địa chỉ;

- Mô tả hiện trường vụ tai nạn và thiệt hại của phương tiện bị tai nạn (kèm theo bản vẽ, bản ảnh).

b) Biên bản giám định xác định nguyên nhân và mức độ thiệt hại do doanh nghiệp bảo hiểm hoặc người được doanh nghiệp bảo hiểm ủy quyền lập.

c) Các tài liệu có liên quan đến vụ tai nạn (nếu có).

³⁵ TT 22 chỉ quy định nguyên tắc này đối với thiệt hại về người nhưng một số DNBH đề nghị quy định bổ sung cả đối với thiệt hại về tài sản; tham khảo Điều 587 Bộ Luật dân sự.

³⁶ Chuyển lên và hoàn thiện TT22/2016/TT-BTC

³⁸ Nghiên cứu thêm quy định này, nếu đưa mức cụ thể vào Nghị định thì chưa phù hợp

5. Trường hợp vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng trở lên, doanh nghiệp bảo hiểm phải phối hợp với bên mua bảo hiểm để thu thập bản sao các tài liệu liên quan của cơ quan có thẩm quyền về vụ tai nạn³⁹:

- a) Biên bản khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn (nếu có).
- b) Sơ đồ hiện trường, bản ảnh (nếu có).
- c) Biên bản khám nghiệm phương tiện liên quan đến tai nạn (nếu có).
- d) Thông báo sơ bộ kết quả Điều tra ban đầu vụ tai nạn giao thông (nếu có).
- đ) Các tài liệu khác có liên quan đến vụ tai nạn (nếu có).

Điều 16. Thời hạn yêu cầu, thanh toán và khiếu nại bồi thường

Điều 17. Quyền của bên mua bảo hiểm⁴²

Điều 18. Nghĩa vụ của Bên mua bảo hiểm

Điều 19. Quyền của doanh nghiệp bảo hiểm

Điều 20. Nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm

Điều 21. Giải quyết tranh chấp⁴⁴

Mục 2

BẢO HIỂM BẮT BUỘC TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI QUÁ CẢNH

Điều 22. Nguyên tắc tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới quá cảnh

1. Chủ xe cơ giới mang biển số nước ngoài khi hoạt động trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam phải tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo quy định tại Nghị định này.

2. Khi nhập cảnh, hoạt động trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, xe cơ giới mang biển số nước ngoài phải có Giấy chứng nhận bảo hiểm, Tem bảo hiểm do doanh nghiệp bảo hiểm cấp theo quy định tại Nghị định này hoặc bằng chứng chứng minh chủ xe cơ giới đã tham gia bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên⁴⁵

3. Cơ quan nhà nước có liên quan thực hiện chức năng kiểm tra, giám sát thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới mang biển số nước ngoài khi nhập cảnh, hoạt động trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam theo quy định tại Nghị định này và quy định pháp luật có liên quan.

Điều 23. Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN

³⁹ Nghiên cứu bổ sung nếu có cho tất cả các tài liệu này. Quy tắc vật chất xe hiện nay đều dễ nếu có.

⁴⁴ Bổ sung quy định về giải quyết tranh chấp cho rõ (như quy định của Nghị định về bảo hiểm nông nghiệp).

⁴⁴ Bổ sung quy định về giải quyết tranh chấp cho rõ (như quy định của Nghị định về bảo hiểm nông nghiệp).

⁴⁵ Các Hiệp định giao thông đường bộ giữa Việt Nam và các nước trong khu vực: ASEAN, VN-TQ, VN-Lao-CPC

Mục 3

PHÒNG, CHỐNG GIAN LẬN BẢO HIỂM

Điều 24. Phòng, chống gian lận bảo hiểm

1. Phòng, chống gian lận bảo hiểm trong bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới là việc thực hiện các biện pháp nhằm ngăn ngừa, hạn chế các hành vi gian lận trong quá trình giao kết, thực hiện hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới nhằm chiếm đoạt một số tiền từ doanh nghiệp bảo hiểm.

2. Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm chủ động xây dựng và tổ chức thực hiện các biện pháp nhằm phòng ngừa, phát hiện, giảm thiểu các hành vi gian lận bảo hiểm; tổ chức công tác tuyên truyền phòng, chống gian lận bảo hiểm.

3. Bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm chủ động tham gia vào công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm. Trường hợp phát hiện các hành vi gian lận bảo hiểm, kịp thời thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm và các cơ quan chức năng có thẩm quyền.

4. Các cơ quan chức năng có liên quan phối hợp với doanh nghiệp bảo hiểm, bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm tổ chức công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm tại địa bàn, bảo đảm ổn định trật tự xã hội trong quá trình triển khai thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Chương III

QUẢN LÝ, SỬ DỤNG QUỸ BẢO HIỂM TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI

Điều 25. Nguyên tắc quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

Điều 26. Nguồn hình thành Quỹ xe cơ giới

Điều 27. Mức đóng góp của doanh nghiệp bảo hiểm vào Quỹ xe cơ giới

1. Mức đóng góp tối đa từ doanh nghiệp bảo hiểm trong năm tài chính là 2% tổng số phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới thực tế thu được của các hợp đồng bảo hiểm gốc trong năm tài chính trước liền kề.

2. Trước ngày 30 tháng 4 hàng năm, căn cứ báo cáo quyết toán Quỹ xe cơ giới của năm tài chính trước liền kề, kế hoạch sử dụng Quỹ xe cơ giới trong năm tài chính đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt⁴⁶, Quỹ xe cơ giới công bố mức đóng góp Quỹ xe cơ giới áp dụng cho năm tài chính hiện tại⁴⁷.

⁴⁶ Kế hoạch sử dụng Quỹ bao gồm kế hoạch thu, chi

⁴⁷ Có cần phải Bộ Tài chính chấp thuận trước không?

3. Doanh nghiệp bảo hiểm triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới thực hiện nộp số tiền quy định tại khoản 1 Điều này vào tài khoản của Quỹ xe cơ giới do Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam mở theo thời hạn sau:

a) Trước ngày 30 tháng 6 hàng năm: Nộp 50% tổng số tiền quy định tại khoản 1 Điều này.

b) Trước ngày 31 tháng 12 hàng năm: Nộp số tiền còn lại quy định tại khoản 1 Điều này.

Điều 28. Nội dung chi, mức chi hàng năm của Quỹ xe cơ giới

1. Chi đề phòng, hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông đường bộ. Chi cho nội dung này không vượt quá ... số tiền thực tế thu được từ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới của các doanh nghiệp bảo hiểm trong năm tài chính.

2. Chi tuyên truyền, giáo dục về an toàn giao thông đường bộ và chế độ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Chi cho nội dung này không vượt quá ... số tiền thực tế thu được từ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới của các doanh nghiệp bảo hiểm trong năm tài chính.

3. Chi bồi thường nhân đạo cho các trường hợp thiệt hại tính mạng do xe cơ giới gây ra trong các trường hợp không xác định được xe gây tai nạn, xe không tham gia bảo hiểm và loại trừ bảo hiểm theo quy định tại Điều 13 Nghị định này trừ hành động cố ý gây thiệt hại của chủ xe, lái xe hoặc của người bị thiệt hại. Mức chi bằng ... mức trách nhiệm bảo hiểm tối đa đối với thiệt hại về người. Chi cho nội dung này không thấp hơn ... số tiền thực tế thu được từ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới của các doanh nghiệp bảo hiểm trong năm tài chính.

4. Hỗ trợ khen thưởng thành tích cho lực lượng công an trong công tác kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Chi cho nội dung này không vượt quá ... số tiền thực tế thu được từ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới của các doanh nghiệp bảo hiểm trong năm tài chính.

5. Chi hoàn thiện, duy trì hoạt động Cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Chi cho nội dung này không vượt quá ... số tiền thực tế thu được từ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới của các doanh nghiệp bảo hiểm trong năm tài chính.

6. Chi cho hoạt động của VINABAI như chi cho triển khai Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN (kết nối hệ thống cấp đơn bảo hiểm trực tuyến ASEAN - ACMI, triển khai các hoạt động của Hội đồng các Cơ quan quốc gia thực hiện Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN ...), chi lương, phụ cấp, chi phí quản lý (mua sắm, sửa chữa tài sản, chi phí dịch vụ,...) và các khoản chi khác. Chi cho nội dung này không vượt quá ... số tiền thực tế thu được từ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới của các doanh nghiệp bảo hiểm trong năm tài chính.

7. Chi quản lý Quỹ xe cơ giới và chi khác. Chi cho nội dung này không vượt quá ... số tiền thực tế thu được từ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới của các doanh nghiệp bảo hiểm trong năm tài chính.

Điều 29. Quy trình, thủ tục và hồ sơ chi trả bồi thường nhân đạo

1. Trường hợp xe cơ giới gây thiệt hại về tính mạng, trong thời hạn 24 giờ kể từ thời điểm nạn nhân tử vong, cơ quan có thẩm quyền thụ lý vụ tai nạn có trách nhiệm thông báo tai nạn cho Quỹ cơ giới.

2. Trong thời hạn 5 ngày kể từ ngày nhận được thông báo tai nạn, Quỹ xe cơ giới trực tiếp hoặc ủy quyền cho chi nhánh các doanh nghiệp bảo hiểm tại địa phương nơi xảy ra tai nạn phối hợp với cơ quan có thẩm quyền thụ lý vụ tai nạn thu thập các hồ sơ chi trả bồi thường nhân đạo theo quy định tại khoản 4 Điều này.

3. Trong thời hạn 5 ngày thu thập đủ hồ sơ hợp lệ theo quy định, Quỹ xe cơ giới trực tiếp thực hiện hoặc chuyển khoản cho chi nhánh các doanh nghiệp bảo hiểm tại địa phương nơi xảy ra tai nạn cho đại diện hợp pháp của nạn nhân.

4. Hồ sơ chi trả bồi thường nhân đạo bao gồm:

- a) Giấy chứng tử của nạn nhân (bản sao có công chứng),
- b) Kết luận của cơ quan công an giải quyết vụ tai nạn (bản chính),
- c) Giấy chứng nhận bảo hiểm nếu có (bản sao có công chứng),
- d) Công văn từ chối bồi thường của DNBH nếu có (bản chính),

đ) Xác nhận của chính quyền địa phương người bị nạn về mối quan hệ giữa người đề nghị hỗ trợ nhân đạo với nạn nhân.

5. Trường hợp thiệt hại thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm khấu trừ số tiền bồi thường nhân đạo đã được chi trả cho nạn nhân để hoàn lại cho Quỹ xe cơ giới. Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm hoàn lại số tiền bồi thường nhân đạo trong thời hạn 10 ngày kể từ ngày chủ xe cơ giới và doanh nghiệp bảo hiểm thống nhất về việc giải quyết bồi thường.

Điều 30. Hoạt động đầu tư của Quỹ xe cơ giới⁵⁵

Điều 31. Cơ cấu tổ chức quản lý và điều hành Quỹ xe cơ giới

Điều 32. Hội đồng quản lý Quỹ xe cơ giới

Điều 33. Ban điều hành Quỹ xe cơ giới

Điều 34. Ban kiểm soát Quỹ xe cơ giới

Điều 35. Dự toán, quyết toán Quỹ xe cơ giới

⁵⁵ Reference: Điều 109 Nghị định số 73/2016/NĐ-CP về quản lý Quỹ bảo vệ người được bảo hiểm

Chương IV

QUẢN LÝ, VẬN HÀNH, KHAI THÁC CƠ SỞ DỮ LIỆU VỀ BẢO HIỂM BẮT BUỘC TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI

Điều 36. Nguyên tắc quản lý, vận hành và sử dụng Cơ sở dữ liệu

1. Quỹ xe cơ giới là đơn vị quản lý, quản trị, vận hành và duy trì hoạt động của Cơ sở dữ liệu. Các doanh nghiệp bảo hiểm cung cấp, cập nhật thông tin, dữ liệu; đồng thời là đơn vị thụ hưởng, khai thác, sử dụng Cơ sở dữ liệu.

2. Cơ sở dữ liệu phải được bảo đảm kết nối với hệ thống cơ sở dữ liệu đăng ký xe cơ giới, vi phạm an toàn giao thông đường bộ và cơ sở dữ liệu có liên quan khác⁵⁸ và bảo đảm khả năng nâng cấp, tích hợp với hệ thống cơ sở dữ liệu chung của toàn thị trường bảo hiểm.

3. Bộ Tài chính quản lý, giám sát Quỹ xe cơ giới và các doanh nghiệp bảo hiểm trong việc quản lý, quản trị, vận hành, khai thác và phát triển Cơ sở dữ liệu bảo đảm phục vụ triển khai hiệu quả bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ xe cơ giới và bảo mật thông tin theo quy định tại Nghị định này và quy định pháp luật có liên quan.

4. Cơ sở dữ liệu thống kê, cập nhật và hệ thống hoá toàn bộ thông tin liên quan đến xe cơ giới và chủ xe cơ giới tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và các thông tin liên quan khác nhưng phải bảo đảm không vi phạm quyền của bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm, không bao gồm phạm vi, danh mục bí mật của Nhà nước.

5. Thông tin, dữ liệu phải được lưu giữ an toàn, bảo mật, phòng tránh được những sự cố, thảm họa có thể xảy ra và ngăn chặn sự xâm nhập, truy cập bất hợp pháp từ bên ngoài.

Điều 37. Nhiệm vụ và quyền hạn của Quỹ xe cơ giới

Điều 38. Nhiệm vụ và quyền hạn của doanh nghiệp bảo hiểm

Chương V

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 39. Trách nhiệm của Bộ Tài chính

Điều 40. Trách nhiệm của Bộ Công an

Điều 41. Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải

Điều 42. Trách nhiệm của Bộ Y tế

Điều 43. Trách nhiệm của Bộ Thông tin và Truyền thông

⁵⁸ Hiện nay CSDL đang thực hiện kết nối với CSDL của CSGT

Điều 44. Trách nhiệm của Bộ đội Biên phòng⁶⁰

1. Phối hợp với Bộ Tài chính và các Bộ, ngành liên quan hướng dẫn, tuyên truyền thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới quá cảnh.

2. Phối hợp với Bộ Tài chính và VINABAI trong tổ chức thực hiện Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN.

3. Chỉ đạo Bộ đội biên phòng cửa khẩu triển khai thực hiện công tác kiểm tra, kiểm soát việc chấp hành thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới quá cảnh và phối hợp với VINABAI trong việc cấp giấy chứng nhận bảo hiểm, thẻ xanh theo quy định tại Nghị định này.

Điều 45. Trách nhiệm của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ

Điều 46. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương

Điều 47. Trách nhiệm của Ủy ban Quốc gia về An toàn Giao thông

1. Phối hợp với Bộ Tài chính và các Bộ, ngành liên quan hướng dẫn, tuyên truyền thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Phối hợp với Quỹ xe cơ giới trong tổ chức thực hiện các nội dung hoạt động tuyên truyền, giáo dục; đề phòng, hạn chế tổn thất; bồi thường nhân đạo theo quy định tại Nghị định này.

Điều 48. Trách nhiệm của VINABAI

1. Thực hiện các nhiệm vụ theo quy định tại Nghị định này, quy chế hoạt động do Bộ Tài chính ban hành và quy định pháp luật có liên quan.

2. Nghiên cứu, đề xuất với Bộ Tài chính trình cấp có thẩm quyền hoàn thiện quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực hiện Nghị định thư số 5.

Điều 49. Trách nhiệm của Hiệp hội vận tải Việt Nam

1. Phối hợp với Bộ Tài chính và các Bộ, ngành liên quan hướng dẫn, tuyên truyền thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Chỉ đạo, hướng dẫn các Hiệp hội cơ sở cấp tỉnh và khu vực phối hợp với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trong công tác hướng dẫn, tuyên truyền thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Điều 50. Trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm

⁶⁰ Bổ sung trách nhiệm của Bộ đội biên phòng trong kiểm tra, giám sát xe cơ giới quá cảnh thực hiện tham gia bảo hiểm; kiểm tra thẻ xanh theo Nghị định thư số 5.

Chương VII

XỬ LÝ VI PHẠM

Điều 51-55. Quy định chi tiết các hành vi, hình thức và mức xử phạt

Chương VIII

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 56. Điều khoản chuyển tiếp

Điều 57. Hiệu lực thi hành

Hà Nội, ngày tháng năm 2018

**BÁO CÁO TỔNG KẾT THI HÀNH PHÁP LUẬT
Về thực hiện Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16/9/2008
và Nghị định 214/2013/NĐ-CP ngày 20/12/2013 của Chính phủ
về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới**

Ngày 16/9/2008, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 103/2008/NĐ-CP về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (Nghị định số 103/2008/NĐ-CP); ngày 20/12/2013, Chính phủ ban hành Nghị định số 214/2013/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP về chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới (Nghị định số 214/2013/NĐ-CP).

Sau 10 năm thực hiện, Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP và các văn bản hướng dẫn thực hiện đã tạo lập hành lang pháp lý đầy đủ, minh bạch và thống nhất về chế độ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự (TNDS) của chủ xe cơ giới, tạo điều kiện cho các chủ xe tham gia giao thông trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, các doanh nghiệp bảo hiểm (DNBH) triển khai thực hiện; các Bộ, ngành liên quan và các cấp chính quyền địa phương trong tổ chức, chỉ đạo và giám sát thực hiện; động viên, hỗ trợ kịp thời nạn nhân các vụ tai nạn giao thông, khắc phục hậu quả nhanh chóng, giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh-xã hội.

Bộ Tài chính báo cáo tổng kết thực hiện Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Nghị định 214/2013/NĐ-CP về chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới như sau:

Phần I

**TÌNH HÌNH THI HÀNH NGHỊ ĐỊNH SỐ 103/2008/NĐ-CP VÀ NGHỊ
ĐỊNH SỐ 214/2013/NĐ-CP**

I. TỔ CHỨC THI HÀNH

1. Ban hành văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành

Để thực hiện Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Nghị định số 214/2012/NĐ-CP, Bộ Tài chính đã ban hành hệ thống các văn bản hướng dẫn thực hiện, bao gồm:

- Thông tư số 126/2008/TT-BTC ngày 22/12/2008 quy định quy tắc, điều khoản, biểu phí và mức trách nhiệm bảo hiểm bắt buộc của chủ xe cơ giới;

- Thông tư số 103/2009/TT-BTC ngày 25/5/2009 quy định về việc quản lý, sử dụng, thanh toán và quyết toán Quỹ bảo hiểm xe cơ giới (Thông tư số 103/2009/TT-BTC).

- Thông tư số 151/2012/TT-BTC ngày 12/9/2012 sửa đổi, bổ sung Thông tư số 126/2008/TT-BTC và Thông tư số 103/2009/TT-BTC.

- Thông tư số 22/2016/TT-BTC ngày 16/2/2016 thay thế Thông tư số 126/2008/TT-BTC; Điều 1 Thông tư số 151/2012/TT-BTC; Điều 1 Thông tư số 43/2014/TT-BTC ngày 11/4/2014 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 126/2008/TT-BTC, Thông tư số 103/2009/TT-BTC và Thông tư số 151/2012/TT-BTC (Thông tư số 22/2016/TT-BTC).

- Thông tư liên tịch số 35/2009/TTLT-BTC-BCA ngày 25/2/2009 hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP.

2. Công tác tổ chức thực hiện

2.1. Về phía cơ quan quản lý nhà nước:

- Ngay sau khi Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP và các Thông tư hướng dẫn, quy định cụ thể quy tắc, điều khoản, biểu phí và mức trách nhiệm bảo hiểm bắt buộc của chủ xe cơ giới; quy định về việc quản lý, sử dụng, thanh toán và quyết toán Quỹ bảo hiểm xe cơ giới được (Quỹ BHXCG) ban hành hoặc sửa đổi, bổ sung, Bộ Tài chính đã kịp thời phối hợp với Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam (HHBHVN) tổ chức tập huấn, hướng dẫn triển khai thực hiện cho các DNBH, các Hiệp hội vận tải, đại diện chủ xe tại cả ba miền Bắc, Trung, Nam.

- Trong quá trình thực hiện, căn cứ vào kết quả quản lý, giám sát và phản ánh, kiến nghị của các DNBH, các địa phương, Bộ Tài chính đã kịp thời ban hành các văn bản hướng dẫn, đôn đốc các DNBH tổ chức triển khai thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Đồng thời, định kỳ chủ trì, phối hợp với Bộ Công an, HHBHVN, Hiệp hội vận tải ô tô... tổ chức các hội nghị, hội thảo tổng kết, đánh giá tình hình thực hiện Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và các văn bản quy định hướng dẫn cụ thể để kịp thời lấy ý kiến, đề xuất sửa đổi, bổ sung chính sách, chế độ.

- Về phía Bộ Công an, Cục Cảnh sát giao thông (CSGT) đã tổ chức quán triệt chính sách, chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới đến cán bộ, chiến sỹ thuộc lực lượng cảnh sát giao thông (CSGT); hàng năm ban hành, triển khai các kế hoạch về tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm về chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS, kiểm tra hoạt động cung cấp tài liệu các vụ tai nạn giao thông cho DNBH. Lực lượng CSGT các địa phương ngoài việc triển khai các kế hoạch của Bộ Công an (Cục CSGT), thực hiện lồng ghép nội dung liên quan đến trách nhiệm triển khai chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới vào kế hoạch công tác năm, kế hoạch công tác chuyên đề...

- Về công tác phối hợp giữa các Bộ, ngành có liên quan, Bộ Tài chính (Cục Quản lý, giám sát bảo hiểm), Bộ Công an (Cục CSGT), Hiệp hội Bảo hiểm

Việt Nam đã thực hiện ký kết các chương trình phối hợp, Quy chế phối hợp để phối hợp tuyên truyền phổ biến chính sách và tổ chức các đoàn công tác liên ngành tại các địa phương trên toàn quốc để nắm bắt thực tế, giải đáp vướng mắc, kiểm soát, đôn đốc DNBH và lực lượng cảnh sát giao thông trong thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

2.2. Về phía doanh nghiệp bảo hiểm và Quỹ bảo hiểm xe cơ giới:

- Trên cơ sở quy định pháp luật và hướng dẫn của Bộ Tài chính, hầu hết các DNBH đều xây dựng quy trình triển khai, giám định, bồi thường bảo hiểm xe cơ giới (bao gồm bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới) và tổ chức giám sát việc tuân thủ quy trình; chủ động bố trí nhân sự, phát triển mạng lưới thực hiện công tác khai thác và phục vụ khách hàng; phối hợp với cơ quan công an và chính quyền địa phương nơi xảy ra tai nạn để thu thập hồ sơ, tài liệu làm cơ sở giải quyết bồi thường nhanh chóng, thuận tiện, hỗ trợ người tham gia bảo hiểm

- Về phía Quỹ BHXCG, căn cứ Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Thông tư số 103/2009/TT-BTC, Quỹ BHXCG đã nhanh chóng triển khai tiếp nhận bàn giao từ Quỹ Tuyên truyền và đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, tổ chức bộ máy quản lý và điều hành để triển khai thực hiện các hoạt động của Quỹ. Trong quá trình hoạt động, Quỹ BHXCG thực hiện phối hợp chặt chẽ với các cơ quan có liên quan (Cục QL BH, Cục CSGT, Ủy ban Quốc gia về An toàn Giao thông...), các địa phương và các DNBH; thực hiện chế độ báo cáo, xin ý kiến chỉ đạo của cơ quan quản lý, giám sát là Bộ Tài chính theo quy định.

II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN

1. Về kết quả triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới

Trên Thị trường bảo hiểm phi nhân thọ có 27 DNBH triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Theo số liệu thống kê của các DNBH phi nhân thọ kinh doanh bảo hiểm bắt buộc TNDS chủ xe cơ giới, trong giai đoạn từ năm 2008 đến năm 2017, kết quả triển khai như sau:

- Lượng xe cơ giới tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới khoảng 110,3 triệu lượt xe các loại, trong đó: xe mô tô 2 bánh, xe mô tô 3 bánh, xe gắn máy và các loại xe tương tự khoảng 93,6 triệu lượt; xe ô tô không kinh doanh vận tải khoảng 6,1 triệu lượt; xe ô tô kinh doanh vận tải khoảng 2 triệu lượt; xe ô tô chở hàng khoảng 3,1 triệu lượt; các loại xe cơ giới khác (gồm xe tập lái, xe taxi, xe ô tô chuyên dùng, xe đầu kéo và xe máy chuyên dùng) khoảng 0,9 triệu lượt.

- Tổng doanh thu phí bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới trong giai đoạn này đạt khoảng 18.110 tỷ đồng, trong đó: từ xe mô tô 2 bánh, xe mô tô 3 bánh, xe gắn máy và các loại xe tương tự khoảng 5.540 tỷ đồng; xe ô tô không kinh doanh vận tải khoảng 5.530 tỷ đồng; xe ô tô kinh doanh vận tải khoảng 2.830 tỷ đồng; xe ô tô chở hàng khoảng 3.510 tỷ đồng; các loại xe cơ giới khác

(gồm xe tập lái, xe taxi, xe ô tô chuyên dùng, xe đầu kéo và xe máy chuyên dùng) khoảng 1.588 tỷ đồng.

- Trong 10 năm thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, các DNBH đã giải quyết được 593.658 vụ tai nạn giao thông, có 70.421 người chết.

Tổng số tiền bồi thường giai đoạn 2008 đến 2017 khoảng 5.300 tỷ đồng (chưa kể dự phòng bồi thường gần 2.000 tỷ đồng), trong đó: bồi thường về người khoảng 2.950 tỷ đồng, về tài sản khoảng 2.350 tỷ đồng.

Qua công tác bồi thường bảo hiểm đã giúp cho các tổ chức, cá nhân không may bị thiệt hại do tai nạn giao thông kịp thời và chủ động hơn trong việc khắc phục hậu quả, khôi phục sản xuất, kinh doanh và ổn định đời sống.

2. Về hoạt động của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới

- Về hoạt động tài trợ, đầu tư, xây dựng các công trình đề phòng hạn chế tổn thất tai nạn giao thông, từ 2009 đến nay Quỹ BHXCG đã tài trợ 56 công trình tại hơn 37 tỉnh thành phố trên cả nước với số kinh phí tài trợ 70,6 tỷ đồng. Việc tài trợ, đầu tư tập trung vào các công trình, các hạng mục như lắp đặt hộ lan tôn sóng, hộ lan bê tông, biển báo, dải phân cách cứng, thiết bị chống chói đèn, đèn tín hiệu giao thông, các thiết bị tuyên truyền cảnh báo giao thông, xe cứu thương, thiết bị hành trình....

- Về hoạt động tuyên truyền, phối hợp với các cơ quan liên quan như Trung ương Đoàn TNCS Hồ Chí Minh, Cục Cảnh sát giao thông,... thực hiện các nội dung tuyên truyền giáo dục về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới với nhiều hình thức thông qua các phương tiện thông tin đại chúng và các phương tiện truyền thông khác, cụ thể:

+ Tuyên truyền trên các phương tiện truyền thông đại chúng: Xây dựng các phóng sự tuyên truyền về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, phóng sự tuần tra kiểm soát xử lý vi phạm, phóng sự điều tra phòng chống gian lận bảo hiểm xe cơ giới, bản tin an toàn giao thông trên các kênh truyền hình, VTV1, VCTV1, ANTV và một số đài địa phương; tuyên truyền về chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới trên kênh VOV giao thông Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Tuyên truyền thông qua các phương tiện khác: Lắp đặt các pa nô, áp phích tại các địa điểm, nút giao giao thông lớn; Tổ chức các hội nghị, hội thảo về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; tuyên truyền trên website Cục cảnh sát giao thông; Xây dựng cẩm nang bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới phục vụ cho các doanh nghiệp bảo hiểm và khách hàng

- Về hỗ trợ nhân đạo: Quỹ BHXCG đã thông qua các cơ quan như Cục Cảnh sát giao thông, Ban An toàn giao thông, Sở Giao thông vận tải, các kênh truyền thông và các phương tiện thông tin đại chúng tại các địa phương, tuyên truyền và phổ biến chế độ, thủ tục, hồ sơ hỗ trợ nhân đạo đến đông đảo người

dân. Đến nay Quỹ BHXH đã hỗ trợ được 54 bộ hồ sơ với tổng số tiền là 765 triệu đồng.

- Về xây dựng Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới: Hệ thống cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới được xây dựng đầy đủ các trường dữ liệu phục vụ cho nhiều công việc khác nhau phục vụ cho công tác nghiệp vụ (thu phí, chi trả bảo hiểm v.v.) của các doanh nghiệp bảo hiểm; công tác chỉ đạo, ban hành chính sách của các cơ quan quản lý nhà nước về bảo hiểm. Hệ thống đã chính thức đi vào hoạt động từ năm 2014.

III. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HIỆN

1. Những mặt đạt được

1.1. Về cơ chế, chính sách

- Bộ Tài chính đã phối hợp cùng Bộ Công an và các cơ quan có liên quan ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành khá đầy đủ, kịp thời, minh bạch và thống nhất các văn bản hướng dẫn thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, tạo thuận lợi cho việc triển khai thực hiện, cụ thể:

+ Các cơ quan thực thi pháp luật như cơ quan quản lý, giám sát bảo hiểm, lực lượng CSGT, các cấp chính quyền địa phương,... có căn cứ để thi hành pháp luật, đưa chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới vào cuộc sống.

+ Chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS với các quy định minh bạch đã tạo điều kiện cho các DNBH trong việc tiếp cận, giải thích, hướng dẫn cho chủ xe; Quy tắc, điều khoản, biểu phí bảo hiểm bắt buộc TNDS được ban hành và áp dụng thống nhất giảm thiểu cạnh tranh không lành mạnh trên thị trường.

+ Nghị định số 103/2008/NĐ-CP với việc thể chế hóa yêu cầu bắt buộc thực hiện được đảm bảo với các chế tài xử phạt vi phạm hành chính để góp phần nâng cao nhận thức, ý thức thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS chủ xe cơ giới; nhận được sự ủng hộ của toàn thể xã hội.

- Trong quá trình thực hiện, căn cứ vào kết quả quản lý, giám sát và phản ánh, kiến nghị của các DNBH, các địa phương, kết quả tổng kết, đánh giá định kỳ tình hình thực hiện, chế độ về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới cũng đã được Bộ Tài chính phối hợp cùng Bộ Công an và các cơ quan có liên quan rà soát, sửa đổi, bổ sung nhằm đáp ứng tình hình thực tiễn.

1.2. Về tổ chức và triển khai thực hiện:

- Các cơ quan chức năng có liên quan (bao gồm Bộ Tài chính, Bộ Công an...) đã tích cực, chủ động trong công tác tập huấn, tuyên truyền và hướng dẫn các DNBH, đại diện chủ xe cơ giới, lực lượng thực thi pháp luật,... trong việc triển khai thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- Công tác kiểm tra, giám sát thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới được chú trọng và thực hiện dưới nhiều hình thức như: giám sát tại chỗ; thanh tra, kiểm tra tại chỗ về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới tại các DNBH; kiểm tra thực tế tại các điểm bán bảo hiểm tại các địa

phương; thành lập các đoàn kiểm tra liên ngành (Bộ Tài chính-Bộ Công An-HHBHVN) tại các địa phương. Qua công tác kiểm, giám sát, đã kịp thời chấn chỉnh, đảm bảo các DNBH tăng cường tuân thủ quy định pháp luật đồng thời nắm bắt thực tế triển khai để kịp thời điều chỉnh hoặc trình cấp có thẩm quyền điều chỉnh chính sách, chế độ về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- Cơ chế phối hợp giữa Bộ Tài chính, Bộ Công an và HHBHVB (Quỹ BHXCG) đã được thiết lập mang tính ổn định lâu dài thông qua ký kết Quy chế phối hợp làm cơ sở cho việc phối hợp triển khai định kỳ các hoạt động kiểm tra, giám sát tình hình thực hiện của lực lượng CSGT và DNBH tại các địa phương.

- Trong quá trình triển khai thực hiện, các DNBH đều chú trọng công tác phát triển mạng lưới, bố trí nhân sự từ trụ sở chính đến các công ty thành viên, các phòng, ban để đảm bảo triển khai công tác khai thác và phục vụ khách hàng; đào tạo đội ngũ cán bộ giám định và giải quyết bồi thường; chú trọng thực hiện công tác đào tạo, phát triển hệ thống đại lý trên toàn quốc; tích cực phối hợp với cơ quan công an và chính quyền địa phương nơi xảy ra tai nạn để thu thập hồ sơ, tài liệu làm cơ sở giải quyết bồi thường.

- Hoạt động của Quỹ BHXCG đã góp phần tăng cường nhận thức của chủ xe về vai trò, ý nghĩa của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; góp phần đề phòng hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông và động viên, khen thưởng kịp thời lực lượng thực thi pháp luật trong công tác kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới trong việc thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

2. Những mặt tồn tại, hạn chế

2.1. Về cơ chế chính sách

Mặc dù Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP và các văn bản hướng dẫn thực hiện về chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới đã tạo lập hành lang pháp lý minh bạch, thống nhất và định kỳ được rà soát, điều chỉnh, tuy nhiên sau 10 năm triển khai thực hiện đến nay đã bộc lộ những điểm tồn tại, hạn chế nhất định, cụ thể:

a) Một số nội dung không còn phù hợp và chưa đồng bộ với hệ thống văn bản pháp luật cấp trên và quy định pháp luật có liên quan

- Các văn bản quy phạm pháp luật làm căn cứ ban hành Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP cơ bản không còn phù hợp do đã được thay thế hoặc sửa đổi, bổ sung (Luật Tổ chức Chính phủ, Bộ luật Dân sự, Luật Giao thông đường bộ, Pháp lệnh xử lý vi phạm hành chính).

- Sau 10 năm thực hiện, một số nội dung quy định tại Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP không còn đồng bộ, phù hợp với quy định pháp luật liên quan, bao gồm pháp luật kinh doanh bảo hiểm (thời hiệu khởi kiện, hủy bỏ hợp đồng, thời hạn thanh toán phí...); pháp luật giao thông đường bộ (trùng lặp về chế tài xử phạt hành vi không có GCNBH, danh mục xe đăng ký tạm thời...); pháp luật có liên quan khác (vai trò của UBATGT Quốc gia...).

b) Một số nội dung chưa được quy định rõ gây khó khăn trong quá trình tổ chức thực hiện

Trong quá trình triển khai thực hiện, một số nội dung chưa được quy định rõ dẫn đến cách hiểu khác nhau giữa các DNBH, giữa DNBH và chủ xe và giữa các cơ quan quản lý Nhà nước có liên quan như phạm vi bồi thường thiệt hại (tai nạn giao thông hay mọi tai nạn do xe cơ giới gây ra); trường hợp loại trừ bảo hiểm khi lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy không thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe; các khái niệm liên quan đến lái xe, người được bảo hiểm có thể gây khó khăn, tranh chấp trong quá trình thực hiện bồi thường bảo hiểm,... Mặc dù Bộ Tài chính đã có văn bản hướng dẫn cụ thể, những quy định chưa rõ cần phải được thể chế hóa trong các văn bản quy phạm pháp luật, đảm bảo tính rõ ràng, minh bạch của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

c) Một số nội dung chưa phù hợp với tình hình thực tiễn trong nước và xu hướng phát triển trên thế giới

- Kết quả triển khai cho thấy một số hoạt động triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới khó có thể triển khai được do chưa được quy định cụ thể, đảm bảo cơ sở pháp lý thực hiện, cụ thể: nhu cầu triển khai bán bảo hiểm trực tuyến, cấp GCNBH điện tử, chữ ký số; thời hạn bảo hiểm trên 01 năm; xử lý trường hợp cấp GCNBH trùng hoặc sai đối tượng...

- Bên cạnh đó, nhằm phát huy hơn nữa mục tiêu nhân đạo của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, một số nội dung của chế độ hiện hành cũng cần thiết phải được cân nhắc, xem xét quy định rõ hơn, phù hợp với xu thế, kinh nghiệm quốc tế như vấn đề tạm ứng bồi thường, quyền trực tiếp yêu cầu đòi bồi thường của bên thứ 3, dán tem bảo hiểm, cơ chế giải quyết tranh chấp đặc thù về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới...

2.2. Về tổ chức và triển khai thực hiện:

- Trong khi công tác phối hợp tổ chức thực hiện ở giữa các Bộ, ngành và địa phương trong công tác phối hợp, tổ chức thực hiện được triển khai chủ động, tích cực, vẫn còn vướng mắc về công tác phối hợp cung cấp các tài liệu liên quan đến vụ tai nạn giữa DNBH và cơ quan công an tại một số địa phương (như cung cấp hồ sơ vụ tai nạn giao thông chưa đảm bảo tính pháp lý, hồ sơ không có chữ ký, đóng dấu của lãnh đạo đơn vị....; cung cấp hồ sơ chậm...).

- Kết quả triển khai thời gian qua cho thấy trong khi việc thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe ô tô được thực hiện khá tốt (ước tính khoảng 90% số xe ô tô đang lưu thông tham gia bảo hiểm) thì việc tuân thủ của chủ xe máy vẫn còn thấp (khoảng 40%). Ngoài một số nguyên nhân liên quan đến công tác kiểm soát, giám sát thực thi thì công tác tuyên truyền, phổ biến nâng cao nhận thức vẫn còn một số tồn tại nhất định. Ngoài việc phối hợp tuyên truyền thông qua Quỹ BHXCG, một số DNBH còn chưa chủ động phối hợp với các cơ quan báo đài, cơ quan truyền thông tại các địa phương để tuyên truyền chế độ bảo hiểm bắt buộc cho người dân, nhất là tại các địa bàn vùng sâu, vùng xa, dân tộc thiểu số và những nơi đi lại gặp nhiều khó khăn.

- Hành vi gian lận bảo hiểm diễn ra ngày càng tinh vi, phức tạp, dưới nhiều hình thức và diễn ra tại hầu hết các khâu của chuỗi giá trị trong hoạt động kinh doanh bảo hiểm. Một số trường hợp còn có sự tiếp tay của nhân viên của DNBH, đại lý bảo hiểm nên công tác phòng, chống và xác minh hành vi gian lận bảo hiểm ngày càng gặp nhiều khó khăn.

- Mặc dù đã có những đóng góp nhất định, tuy nhiên kết quả hoạt động của Quỹ BHXCG vẫn còn những hạn chế liên quan đến việc thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến công tác hỗ trợ nhân đạo. Hạng mục chi hỗ trợ nhân đạo lớn, chiếm 12% kinh phí đóng Quỹ hàng năm, tuy nhiên, số lượng các gia đình được hỗ trợ rất ít, trung bình mỗi năm chỉ giải quyết được 5 hồ sơ hỗ trợ, đặc biệt năm 2012, Quỹ BHXCG không xét duyệt được bộ hồ sơ nào.

Phần thứ 2

ĐỀ XUẤT XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH THAY THẾ NGHỊ ĐỊNH SỐ 103/2008/NĐ-CP VÀ NGHỊ ĐỊNH SỐ 214/2012/NĐ-CP

I. SỰ CẦN THIẾT, MỤC TIÊU XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH

Kết quả tổng kết thực hiện Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP trong thời gian qua cho thấy chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới là chính sách đúng đắn của Đảng và Nhà nước, mang ý nghĩa nhân đạo và nhân văn sâu sắc; động viên, hỗ trợ kịp thời nạn nhân các vụ tai nạn giao thông, khắc phục hậu quả nhanh chóng, giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh-xã hội.

Tuy nhiên, thực tiễn triển khai cũng cho thấy chế độ hiện hành vẫn còn một số tồn tại, hạn chế không chỉ về cơ chế, chính sách mà còn liên quan đến công tác tổ chức và triển khai thực hiện. Do đó, việc xây dựng Nghị định thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP là hết sức cần thiết nhằm các mục tiêu sau đây:

- **Thứ nhất**, đảm bảo ý nghĩa nhân đạo và nhân văn của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; động viên, hỗ trợ kịp thời nạn nhân tai nạn giao thông khắc phục hậu quả, giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân nhanh chóng ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh-xã hội.

- **Thứ hai**, tạo cơ sở pháp lý ổn định, thống nhất và minh bạch cho các DNBH, chủ xe cơ giới, nạn nhân và các cơ quan liên quan trong quá trình thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- **Thứ ba**, đảm bảo Nghị định có thể triển khai ngay vào thực tiễn cuộc sống, tạo điều kiện thuận lợi và giảm thiểu thủ tục hành chính trong quá trình tổ chức, triển khai thực hiện,

II. QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH

Việc xây dựng Nghị định thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP được căn cứ trên các quan điểm chính sau đây:

- **Thứ nhất**, hợp nhất, kế thừa và phát triển các quy định còn phù hợp với thực tiễn của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP và đưa các quy định phù hợp tại các Thông tư hướng dẫn vào Nghị định thay thế, đảm bảo minh bạch, ổn định và có thể thi hành được ngay.

- **Thứ hai**, đáp ứng nhu cầu thực tiễn, xu thế phát triển và giải quyết các khó khăn, vướng mắc trong triển khai chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới và hoạt động giao thông đường bộ.

- **Thứ ba**, đảm bảo sự phù hợp, đồng bộ và nhất quán của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới với hệ thống pháp luật về giao thông đường bộ, pháp luật kinh doanh bảo hiểm và pháp luật có liên quan.

- **Thứ tư**, bảo đảm tuân thủ các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, đồng thời vận dụng quy định của các điều ước, tập quán, kinh nghiệm quốc tế phù hợp với nguyên tắc cơ bản của pháp luật và thực tiễn Việt Nam.

III. ĐỀ XUẤT CHÍNH SÁCH CỦA NGHỊ ĐỊNH

Nghị định thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP quy định cụ thể việc thực hiện chính sách về chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới với các mục tiêu, nội dung và giải pháp thực hiện cụ thể như sau:

1. Mục tiêu chính sách:

Chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới được xây dựng và triển khai chủ yếu nhằm mục tiêu nhân đạo, bảo đảm hỗ trợ nạn nhân tai nạn giao thông nhanh chóng khắc phục hậu quả, kịp thời giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân nhanh chóng ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh-xã hội của Đảng và Nhà nước.

2. Nội dung của chính sách:

Nghị định quy định chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới bao gồm các nội dung chính sau:

- Điều kiện bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới: Các quy định về nguyên tắc tham gia bảo hiểm; phạm vi bồi thường thiệt hại; loại trừ bảo hiểm; hợp đồng bảo hiểm; phí bảo hiểm và mức trách nhiệm bảo hiểm; bồi thường bảo hiểm; quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan (bao gồm chủ xe, lái xe và DNBH); quy định đặc thù đối với bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới quá cảnh và công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- Quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (Quỹ BHXCG): Các quy định liên quan đến nguyên tắc quản lý Quỹ BHXCG; nguồn hình thành, nội dung chi, mức chi của Quỹ BHXCG; tổ chức, quản lý, điều hành hoạt động của Quỹ BHXCG; quản lý tài chính Quỹ BHXCG (lập dự toán, kế toán, quyết toán thu, chi...) và trách nhiệm của các bên liên quan trong quản lý, sử dụng Quỹ BHXCG.

- Xây dựng, quản lý, vận hành Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới: Các quy định quy định về nguyên tắc quản lý, vận hành và sử dụng và nhiệm vụ và quyền hạn của các bên liên quan, bảo đảm phát triển, triển khai và ứng dụng hiệu quả Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

3. Giải pháp thực hiện và lý do lựa chọn:

3.1. Về điều kiện bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới:

Nghị định được xây dựng trên quan điểm hợp nhất, kế thừa và phát triển các quy định hiện hành nhằm tăng cường hiệu quả, hiệu lực thực hiện, bảo đảm tính minh bạch, ổn định lâu dài của các quy định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới với các giải pháp chính sau:

- **Nguyên tắc tham gia bảo hiểm:** Nhằm giải quyết các vướng mắc, tạo điều kiện thuận lợi cho các DNBH trong thực tế triển khai, bổ sung các nguyên tắc về xử lý trường hợp chủ xe cơ giới tham gia hai HĐBH trở lên; cho phép bán bảo hiểm thông qua các phương tiện điện tử.

- **Hợp đồng bảo hiểm TNDS và Tem bảo hiểm:** Bỏ quy định về mẫu và việc triển khai theo mẫu Giấy chứng nhận bảo hiểm (GCNBH) mà chỉ quy định những thông tin bắt buộc để DNBH có thể chủ động, linh hoạt trong triển khai; ứng dụng công nghệ thông tin trong cấp GCNBH (bán bảo hiểm qua các phương tiện điện tử như internet, mạng viễn thông, ứng dụng chữ ký điện tử, chữ ký số). Tuy nhiên, để đảm bảo khả năng kiểm soát của các lực lượng chức năng, cơ quan thực thi pháp luật về việc tuân thủ quy định bảo hiểm bắt buộc TNDS đối với chủ xe cơ giới, bổ sung quy định về Tem bảo hiểm do DNBH theo mẫu thống nhất; DNBH có trách nhiệm xây dựng quy trình phát hành, quản lý và cấp, đổi Tem bảo hiểm.

- **Phí bảo hiểm và mức trách nhiệm bảo hiểm:** Để bảo đảm phù hợp với tình hình thực tiễn, linh hoạt trong tổ chức thực hiện, quy định giao Bộ Tài chính công bố mức phí bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm cụ thể trong từng thời kỳ.

- **Thời hạn bảo hiểm:** Quy định linh hoạt hơn về thời hạn bảo hiểm, theo hướng cho phép giao kết HĐBH có thời hạn dài hơn 1 năm đối với các loại xe mô tô hai bánh, ba bánh, xe gắn máy nhằm mục tiêu thúc đẩy việc triển khai bảo hiểm TNDS đối với xe mô tô đã nêu ở trên.

- **Loại trừ bảo hiểm:** Với mục tiêu của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS là tạo điều kiện hỗ trợ hiệu quả nạn nhân tai nạn giao thông nhanh chóng khắc phục hậu quả, góp phần thực hiện chính sách an sinh-xã hội của Đảng và Nhà nước, bỏ trường hợp loại trừ lái xe gây tai nạn bỏ chạy không thực hiện TNDS

và bổ sung trường hợp loại trừ là xe bị mất cấp, chiếm đoạt gây tai nạn; đồng thời bổ sung trường hợp này vào phạm vi được chi bồi thường nhân đạo từ Quỹ bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

- **Nguyên tắc bồi thường:** Nhằm phát huy tính chất nhân đạo của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới (đặc biệt đối với thiệt hại về tính mạng, thân thể), quy định tăng mức bồi thường trong trường hợp lỗi hoàn toàn thuộc về bên thứ ba lên đến 70% mức bồi thường theo quy định. Đặc biệt, để bảo đảm nạn nhân tai nạn có thể tiếp cận nhanh chóng nguồn lực tài chính, kịp thời chữa trị, chi trả chi phí y tế, dự thảo quy định việc tạm ứng bồi thường thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn gây hậu quả nghiêm trọng (Làm chết người hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của ít nhất mỗi người từ 31% trở lên).

- **Hồ sơ bồi thường:** Hoàn thiện quy định về hồ sơ bồi thường bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới theo hướng giảm nhẹ gánh nặng cho chủ xe, lái xe, phát huy tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm tăng cường phòng chống trục lợi bảo hiểm của DNBH nhằm đẩy nhanh quá trình giải quyết bồi thường, kịp thời hỗ trợ nạn nhân tai nạn khắc phục hậu quả, thiệt hại do xe cơ giới gây ra. Theo đó, quy định các yêu cầu bồi thường liên quan đến các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng theo quy định của pháp luật mới cần phải thu thập các tài liệu của cơ quan có thẩm quyền (cảnh sát giao thông, cảnh sát điều tra...).

- **Thời hạn yêu cầu, thanh toán bồi thường và giải quyết tranh chấp:** Quy định rõ thời hạn cho từng bước giải quyết bồi thường nhằm tăng cường minh bạch và giám sát công tác bồi thường của DNBH. Đồng thời, quy định rõ quy trình, thủ tục giải quyết tranh chấp để hạn chế tranh chấp kéo dài gây thiệt hại cho tất cả các bên có liên quan.

- **Bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe quá cảnh:**

Nhằm đảm bảo quyền lợi của nạn nhân tại nạn do xe cơ giới gây ra trên lãnh thổ Việt Nam, quy định chủ xe cơ giới mang biển số nước ngoài khi nhập cảnh, hoạt động trên lãnh thổ Việt Nam phải tham gia bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới. Quy định này hoàn toàn phù hợp với thực tiễn, xu thế triển khai trên thế giới, đồng thời đảm bảo thể chế hóa các quy định tại Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN - bộ phận của Hiệp định khung ASEAN về thúc đẩy hàng hóa quá cảnh (AFAFGIT).

- **Phòng, chống gian lận bảo hiểm:**

Nhằm bảo đảm sự phát triển lành mạnh, bền vững, giảm thiểu các hành vi gian lận, lợi dụng, gây ảnh hưởng tiêu cực tới ý nghĩa nhân đạo của chính sách và gây thiệt hại cho các chủ xe, lái xe chân chính và DNBH, Nghị định đưa ra các quy định trách nhiệm của các bên liên quan, bao gồm doanh nghiệp bảo hiểm, chủ xe, lái xe và các cơ quan chức năng có liên quan trong công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm. Đây là nội dung hoàn toàn mới, chưa được quy định trong hệ thống khung khổ pháp luật hiện hành.

3.2. Quản lý, sử dụng Quỹ BHXH:

Nghị định xây dựng theo hướng hợp nhất quy định hiện hành về quản lý, sử dụng Quỹ BHXH¹ và sửa đổi, bổ sung một số nội dung nhằm bảo đảm phù hợp với thực tiễn và xu thế phát triển với các giải pháp cụ thể sau:

- **Về mức đóng góp:** Quy định cụ thể mức đóng góp tối đa của DNBH là 2% doanh thu phí bảo hiểm gốc thực tế thu được². Hàng năm căn cứ tình hình tài chính, kế hoạch sử dụng, Quỹ xe cơ giới thông báo mức thu cụ thể cho các DNBH.

- Về nội dung chi, mức chi hàng năm:

+ Nhằm phát huy vai trò là công cụ hỗ trợ cho chế độ bảo hiểm bắt buộc trong thực hiện chính sách an sinh-xã hội, sửa đổi quy định hiện hành theo hướng tập trung hơn vào nội dung chi bồi thường nhân đạo cho các trường hợp tử vong do tai nạn do xe cơ giới gây ra với mức chi vào khoảng 20% mức bồi thường tối đa thiệt hại về người theo quy định và chi cho tuyên truyền, giáo dục; điều chỉnh tỷ lệ các nội dung chi cho phù hợp với định hướng sử dụng Quỹ xe cơ giới trong thời gian tới.

+ Đồng thời, nhằm phát huy bản chất nhân đạo của chính sách bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự, bảo đảm hỗ trợ kịp thời cho nạn nhân, quy định Quỹ BHXH chi bồi thường nhân đạo cho các nạn nhân tử vong do xe cơ giới gây ra trong các trường hợp không xác định được xe gây tai nạn, xe không tham gia bảo hiểm, tai nạn do xe bị mất cắp, chiếm đoạt gây ra và các trường hợp loại trừ bảo hiểm theo quy định, trừ hành động cố ý gây thiệt hại của chủ xe, lái xe hoặc của người bị thiệt hại.

Việc thực hiện chi trả thông qua Quỹ BHXH trực tiếp thực hiện hoặc ủy quyền cho chi nhánh các DNBH tại địa phương nơi xảy ra tai nạn và có sự phối hợp chặt chẽ với các cơ quan chức năng tại địa phương (chính quyền địa phương, phòng CSGT địa phương, Ban ATGT địa phương...). Trường hợp, sau khi giám định, xác minh thiệt hại thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm, DNBH hoàn lại cho Quỹ BHXH phần Quỹ đã thực hiện tạm ứng cho nạn nhân.

3.3. Xây dựng, quản lý, vận hành Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới

- Nghị định số 103/2008/NĐ-CP chỉ có một điều quy định mang tính nguyên tắc về mục tiêu xây dựng Cơ sở dữ liệu, được quy định với mục tiêu chính là tạo cơ sở pháp lý cho việc triển khai xây dựng Cơ sở dữ liệu³. Cho đến nay, việc xây dựng Cơ sở dữ liệu đã được hoàn thành và được đưa vào hoạt động từ năm 2014.

¹ Nghị định số 103/2008/NĐ-CP quy định các nội dung mang tính nguyên tắc về quản lý, sử dụng Quỹ xe giới; hướng dẫn chi tiết thực hiện được quy định chi tiết tại Thông tư số 103/2009/TT-BTC.

² Theo quy định tại Nghị định 103/2008/NĐ-CP, mức đóng góp tối đa là 2%; Nghị định số 214/2013/NĐ-CP sửa đổi thành mức đóng góp cố định 1%. Đề xuất quy định mức tối đa để bảo đảm linh hoạt.

³ Điều 5, Nghị định số 103/2008/NĐ-CP

- Tuy nhiên, thực tế triển khai cho thấy còn nhiều bất cập do không có quy phạm pháp luật về quản lý, quản trị và cập nhật thông tin, dữ liệu dẫn đến hiệu quả sử dụng, khai thác Cơ sở dữ liệu còn thấp. Do đó, Nghị định quy định 01 chương riêng về việc quản lý, vận hành và khai thác Cơ sở dữ liệu với các quy định liên quan đến mục tiêu hoạt động; nguyên tắc quản lý, vận hành, sử dụng; thu thập và lưu giữ thông tin; trách nhiệm của các bên liên quan.

Trên đây là báo cáo tổng kết thi hành Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP về chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới của Bộ Tài chính./.

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH
Xây dựng Nghị định về bảo hiểm bắt buộc
trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẮT CẤP TỔNG QUAN**1. Bối cảnh xây dựng chính sách**

Ngày 16/9/2008, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 103/2008/NĐ-CP về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (Nghị định số 103/2008/NĐ-CP); ngày 20/12/2013, Chính phủ ban hành Nghị định số 214/2013/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP (Nghị định số 214/2013/NĐ-CP).

Sau 10 năm thực hiện, Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP và các văn bản hướng dẫn thực hiện đã tạo lập hành lang pháp lý đầy đủ, minh bạch và thống nhất về chế độ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự (TNDS) của chủ xe cơ giới, tạo điều kiện cho các chủ xe tham gia giao thông trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, các doanh nghiệp bảo hiểm (DNBH) triển khai thực hiện; các Bộ, ngành liên quan và các cấp chính quyền địa phương trong tổ chức, chỉ đạo và giám sát thực hiện; động viên, hỗ trợ kịp thời nạn nhân các vụ tai nạn giao thông, khắc phục hậu quả nhanh chóng, giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh-xã hội.

1.1. Kết quả đạt được*** Về cơ chế, chính sách**

- Bộ Tài chính đã phối hợp cùng Bộ Công an và các cơ quan có liên quan ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành khá đầy đủ, minh bạch và thống nhất các văn bản hướng dẫn thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, tạo thuận lợi cho việc triển khai thực hiện.

- Trong quá trình thực hiện, căn cứ vào kết quả quản lý, giám sát và phản ánh, kiến nghị của các DNBH, các địa phương, kết quả tổng kết, đánh giá định kỳ tình hình thực hiện, chế độ về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới cũng đã được Bộ Tài chính phối hợp cùng Bộ Công an và các cơ quan có liên quan rà soát, sửa đổi, bổ sung nhằm đáp ứng tình hình thực tiễn.

*** Về tổ chức và triển khai thực hiện**

- Các cơ quan chức năng có liên quan (bao gồm Bộ Tài chính, Bộ Công an,...) đã tích cực, chủ động trong công tác tập huấn, tuyên truyền và hướng dẫn

các DNBH, đại diện chủ xe cơ giới, lực lượng thực thi pháp luật...trong việc triển khai thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- Công tác kiểm tra, giám sát thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới được chú trọng và thực hiện dưới nhiều hình thức và đạt hiệu quả nhất định như: giám sát tại chỗ trên cơ sở báo cáo, phản ánh của DNBH, chủ xe, địa phương; thanh tra, kiểm tra tại chỗ về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới tại các DNBH; kiểm tra thực tế tại các điểm bán bảo hiểm, đại lý của DNBH; thành lập các đoàn kiểm tra liên ngành (Bộ Tài chính - Bộ Công an - Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam) tại các địa phương.

- Cơ chế phối hợp giữa Bộ Tài chính, Bộ Công an và Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam đã được thiết lập đã được thiết lập mang tính ổn định lâu dài thông qua ký kết Quy chế phối hợp làm cơ sở cho việc phối hợp triển khai định kỳ các hoạt động kiểm tra giám sát tình hình thực hiện của lực lượng Cảnh sát giao thông và DNBH tại các địa phương.

- Trong quá trình triển khai thực hiện, các DNBH đều chú trọng công tác phát triển mạng lưới, bố trí nhân sự từ trụ sở chính đến các công ty thành viên, các phòng, ban để đảm bảo triển khai công tác khai thác và phục vụ khách hàng; đào tạo đội ngũ cán bộ giám định và giải quyết bồi thường; chú trọng thực hiện công tác đào tạo, phát triển hệ thống đại lý trên toàn quốc; tích cực phối hợp với cơ quan công an và chính quyền địa phương nơi xảy ra tai nạn để thu thập hồ sơ, tài liệu làm cơ sở giải quyết bồi thường.

- Hoạt động của Quỹ xe cơ giới đã góp phần tăng cường nhận thức của chủ xe cơ giới về vai trò, ý nghĩa của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; góp phần đề phòng hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông và động viên, khen thưởng kịp thời lực lượng thực thi pháp luật trong công tác kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới trong việc thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

*** Kết quả triển khai thực hiện**

Trên thị trường bảo hiểm phi nhân thọ có 27 DNBH triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Theo số liệu thống kê của các DNBH phi nhân thọ kinh doanh bảo hiểm bắt buộc TNDS chủ xe cơ giới, trong giai đoạn 10 năm (2008-2017), kết quả triển khai như sau:

- Trong giai đoạn 10 năm nói trên, lượng xe cơ giới tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới khoảng 110,3 triệu lượt xe các loại, trong đó: xe mô tô 2 bánh, xe mô tô 3 bánh, xe gắn máy chiếm 84,9%; xe ô tô chiếm vào khoảng 10,1%....Theo đánh giá, tỷ lệ tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS chủ xe cơ giới trong tổng số xe đang lưu hành hiện nay là vào khoảng 90% đối với xe ô tô và 40% đối với xe mô tô.

- Các DNBH đã giải quyết được 593.658 vụ tai nạn giao thông, trong đó có 70.421 trường hợp tử vong. Tổng số tiền bồi thường giai đoạn 2008-2017 khoảng 5.300 tỷ đồng (chưa kể dự phòng bồi thường gần 2.000 tỷ đồng), trong đó: bồi thường về người khoảng 2.950 tỷ đồng, về tài sản khoảng 2.350 tỷ đồng. Qua

công tác bồi thường bảo hiểm đã giúp cho các tổ chức, cá nhân không may bị thiệt hại do tai nạn giao thông kịp thời và chủ động hơn trong việc khắc phục hậu quả, khôi phục sản xuất, kinh doanh và ổn định đời sống. Tổng doanh thu phí bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới trong giai đoạn này đạt khoảng 18.110 tỷ đồng.

- Cũng trong giai đoạn nói trên, Quỹ bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới (Quỹ xe cơ giới - do các DNBH trích đóng góp một phần từ doanh thu phí bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới) tài trợ, đầu tư, xây dựng các công trình đề phòng hạn chế tổn thất tai nạn giao thông (56 công trình tại hơn 37 tỉnh, thành phố trên cả nước với số kinh phí tài trợ 70,6 tỷ đồng); thực hiện tuyên truyền, phối hợp với các cơ quan liên quan như Trung ương Đoàn TNCS Hồ Chí Minh, Cục Cảnh sát giao thông, địa phương thực hiện các nội dung tuyên truyền giáo dục về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới với nhiều hình thức và phương tiện truyền thông...

1.2. Tồn tại, hạn chế:

*** Về cơ chế chính sách**

- Cho đến nay, các văn bản quy phạm pháp luật nền làm căn cứ ban hành Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP cơ bản đã được thay thế hoặc sửa đổi, bổ sung (Luật Tổ chức Chính phủ, Bộ luật Dân sự, Luật Giao thông đường bộ, Pháp lệnh xử lý vi phạm hành chính); các quy định pháp luật liên quan bao gồm pháp luật kinh doanh bảo hiểm, pháp luật về giao thông đường bộ... cũng đã có nhiều sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện trong thời gian qua. Thực tế này dẫn đến một số nội dung của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới không còn phù hợp và chưa đồng bộ với hệ thống văn bản pháp luật có liên quan.

- Một số nội dung chưa được quy định rõ dẫn đến cách hiểu khác nhau giữa các DNBH, giữa DNBH và chủ xe và giữa các cơ quan quản lý Nhà nước có liên quan như phạm vi bồi thường thiệt hại (tai nạn giao thông hay mọi tai nạn do xe cơ giới gây ra); trường hợp loại trừ bảo hiểm khi lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy không thực hiện TNDS của chủ xe, lái xe; các khái niệm liên quan đến lái xe, người được bảo hiểm có thể gây khó khăn, phát sinh tranh chấp trong quá trình thực hiện bồi thường bảo hiểm...

- Thực tế triển khai cũng cho thấy, một số quy định hiện hành chưa theo kịp với thực tiễn phát triển của thị trường, chưa tạo lập được cơ sở pháp lý thuận lợi cho các DNBH triển khai mở rộng hình thức tiếp cận, phục vụ khách hàng (bán hàng trực tuyến, cấp giấy chứng nhận bảo hiểm điện tử; kéo dài thời hạn bảo hiểm...).

- Bên cạnh đó, chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới vẫn còn chưa theo kịp xu thế phát triển của bảo hiểm trên thế giới. Một số nội dung như mở rộng đối tượng được bồi thường, hỗ trợ nhân đạo, vấn đề tạm ứng bồi thường, dán tem bảo hiểm, cơ chế giải quyết tranh chấp đặc thù về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới... cũng cần thiết phải được cân nhắc, xem xét quy định rõ hơn, nhằm phát huy hơn nữa mục tiêu nhân đạo của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

* Về tổ chức và triển khai thực hiện

- Mặc dù đã đạt được những kết quả nhất định, vẫn còn tồn tại vướng mắc trong công tác phối hợp cung cấp các tài liệu liên quan đến vụ tai nạn giữa DNBH và cơ quan công an tại một số địa phương (như cung cấp hồ sơ vụ tai nạn giao thông chưa đảm bảo tính pháp lý, hồ sơ không có chữ ký, đóng dấu của lãnh đạo đơn vị...; cung cấp hồ sơ chậm...).

- Kết quả triển khai thời gian qua cho thấy trong khi việc thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe ô tô được thực hiện khá tốt (ước tính khoảng 90% số xe ô tô đang lưu thông tham gia bảo hiểm), việc tuân thủ của chủ xe máy vẫn còn thấp (khoảng 40%). Ngoài một số nguyên nhân liên quan đến công tác kiểm soát, giám sát thực thi, công tác tuyên truyền, phổ biến nâng cao nhận thức vẫn còn một số tồn tại nhất định. Ngoài việc phối hợp tuyên truyền thông qua Quỹ xe cơ giới, một số DNBH còn chưa chủ động phối hợp với các cơ quan báo chí, cơ quan truyền thông tại các địa phương để tuyên truyền chế độ bảo hiểm bắt buộc cho người dân, nhất là tại các địa bàn vùng sâu, vùng xa, dân tộc thiểu số và những nơi đi lại gặp nhiều khó khăn.

- Hành vi gian lận bảo hiểm diễn ra ngày càng tinh vi, phức tạp, dưới nhiều hình thức và diễn ra tại hầu hết các khâu của chuỗi giá trị trong hoạt động kinh doanh bảo hiểm. Một số trường hợp còn có sự tiếp tay của nhân viên của DNBH, đại lý bảo hiểm nên công tác phòng, chống và xác minh hành vi gian lận bảo hiểm ngày càng gặp nhiều khó khăn.

- Kết quả hoạt động của Quỹ xe cơ giới vẫn còn nhiều hạn chế liên quan đến việc thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến công tác hỗ trợ nhân đạo. Hạng mục chi hỗ trợ nhân đạo lớn, chiếm 12% kinh phí đóng Quỹ hàng năm, tuy nhiên, số lượng các gia đình được hỗ trợ rất ít, trung bình mỗi năm chỉ giải quyết được 5 trường hợp hỗ trợ, đặc biệt năm 2012, Quỹ xe cơ giới không chi được trường hợp nào.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

- **Thứ nhất**, bảo đảm ý nghĩa nhân đạo và nhân văn của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; động viên, hỗ trợ kịp thời nạn nhân tai nạn giao thông nhanh chóng khắc phục hậu quả, giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân nhanh chóng ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh - xã hội.

- **Thứ hai**, tạo cơ sở pháp lý ổn định, thống nhất và minh bạch cho các DNBH, chủ xe cơ giới, nạn nhân và các cơ quan liên quan trong quá trình thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- **Thứ ba**, bảo đảm chính sách có thể triển khai ngay vào thực tiễn cuộc sống, tạo điều kiện thuận lợi và giảm thiểu thủ tục hành chính trong quá trình tổ chức, triển khai thực hiện.

II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

1. Nội dung của chính sách

Nghị định quy định chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới dự kiến bao gồm các nội dung chính sau:

- **Nội dung 1:** Điều kiện bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới: Các quy định về nguyên tắc tham gia bảo hiểm; phạm vi bồi thường thiệt hại; loại trừ bảo hiểm; hợp đồng bảo hiểm; phí bảo hiểm và mức trách nhiệm bảo hiểm; bồi thường bảo hiểm; quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan (bao gồm chủ xe, lái xe và DNBH); quy định đặc thù đối với bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới quá cảnh và công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- **Nội dung 2:** Quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (Quỹ BHXCG): Các quy định liên quan đến nguyên tắc quản lý Quỹ BHXCG; nguồn hình thành, nội dung chi, mức chi của Quỹ BHXCG; tổ chức, quản lý, điều hành hoạt động của Quỹ BHXCG; quản lý tài chính Quỹ BHXCG (lập dự toán, kế toán, quyết toán thu, chi...) và trách nhiệm của các bên liên quan trong quản lý, sử dụng Quỹ BHXCG.

- **Nội dung 3:** Xây dựng, quản lý, vận hành Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới: Các quy định về nguyên tắc quản lý, vận hành và sử dụng và nhiệm vụ và quyền hạn của các bên liên quan, bảo đảm phát triển, triển khai và ứng dụng hiệu quả Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

2. Đánh giá tác động của chính sách

2.1. Nội dung 1: Quy định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới

2.1.1. Xác định vấn đề bất cập

- Các quy định về điều kiện, điều khoản bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới cần được hoàn thiện.

- Chưa có một số quy định đặc thù đối với bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới quá cảnh và công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2.1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Nhằm mục tiêu hoàn thiện quy định cụ thể về điều kiện, điều khoản bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, đáp ứng nhu cầu thực tiễn trong nước và bắt kịp với các xu thế phát triển, thực tiễn triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới trên thế giới, phù hợp với điều kiện và pháp luật Việt Nam.

2.1.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

a. Giải pháp 1:

- **Quy định cụ thể bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới:**

Dự thảo Nghị định được xây dựng trên quan điểm hợp nhất, kế thừa và phát triển các quy định hiện hành nhằm tăng cường hiệu quả, hiệu lực thực hiện, bảo đảm tính minh bạch, ổn định lâu dài của các quy định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới với các giải pháp chính sau:

+ **Nguyên tắc tham gia bảo hiểm:** Nhằm giải quyết các vướng mắc, tạo điều kiện thuận lợi cho các DNBH trong thực tế triển khai, bổ sung các nguyên tắc về xử lý trường hợp chủ xe cơ giới tham gia hai HĐBH trở lên; cho phép bán bảo hiểm thông qua các phương tiện điện tử.

+ **Hợp đồng bảo hiểm TNDS và Tem bảo hiểm:** Bỏ quy định về mẫu và việc triển khai theo mẫu Giấy chứng nhận bảo hiểm (GCNBH) mà chỉ quy định những thông tin bắt buộc để DNBH có thể chủ động, linh hoạt trong triển khai; ứng dụng công nghệ thông tin trong cấp GCNBH (bán bảo hiểm qua các phương tiện điện tử như internet, mạng viễn thông, ứng dụng chữ ký điện tử, chữ ký số). Tuy nhiên, để đảm bảo khả năng kiểm soát của các lực lượng chức năng, cơ quan thực thi pháp luật về việc tuân thủ quy định bảo hiểm bắt buộc TNDS đối với chủ xe cơ giới, bổ sung quy định về Tem bảo hiểm do DNBH theo mẫu thống nhất; DNBH có trách nhiệm xây dựng quy trình phát hành, quản lý và cấp, đổi Tem bảo hiểm.

+ **Phí bảo hiểm và mức trách nhiệm bảo hiểm:** Để bảo đảm phù hợp với tình hình thực tiễn, linh hoạt trong tổ chức thực hiện, quy định giao Bộ Tài chính công bố mức phí bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm cụ thể trong từng thời kỳ.

+ **Thời hạn bảo hiểm:** Quy định linh hoạt hơn về thời hạn bảo hiểm, theo hướng cho phép giao kết HĐBH có thời hạn dài hơn 1 năm đối với các loại xe mô tô hai bánh, ba bánh, xe gắn máy nhằm mục tiêu thúc đẩy việc triển khai bảo hiểm TNDS đối với xe mô tô đã nêu ở điểm trên.

+ **Loại trừ bảo hiểm:** Với mục tiêu của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS là tạo điều kiện hỗ trợ hiệu quả nạn nhân tai nạn giao thông nhanh chóng khắc phục hậu quả, góp phần thực hiện chính sách an sinh-xã hội của Đảng và Nhà nước, bỏ trường hợp loại trừ lái xe gây tai nạn bỏ chạy không thực hiện TNDS) và bổ sung trường hợp loại trừ là xe bị mất cắp, chiếm đoạt gây tai nạn; đồng thời bổ sung trường hợp này vào phạm vi được chi bồi thường nhân đạo từ Quỹ bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

+ **Nguyên tắc bồi thường:** Nhằm phát huy tính chất nhân đạo của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới (đặc biệt đối với thiệt hại về tính mạng, thân thể), quy định tăng mức bồi thường trong trường hợp lỗi hoàn toàn thuộc về bên thứ ba lên đến 70% mức bồi thường theo quy định. Đặc biệt, để bảo đảm nạn nhân tai nạn có thể tiếp cận nhanh chóng nguồn lực tài chính, kịp thời chữa trị, chi trả chi phí y tế, dự thảo quy định việc tạm ứng bồi thường thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn gây hậu quả nghiêm trọng (Làm chết người hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của ít nhất mỗi người từ 31% trở lên).

+ **Hồ sơ bồi thường:** Hoàn thiện quy định về hồ sơ bồi thường bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới theo hướng giảm nhẹ gánh nặng cho chủ xe, lái xe, phát huy tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm tăng cường phòng chống trục lợi bảo hiểm của DNBH nhằm đẩy nhanh quá trình giải quyết bồi thường, kịp thời hỗ trợ nạn nhân tai nạn khắc phục hậu quả, thiệt hại do xe cơ giới gây ra. Theo đó, quy định các yêu cầu bồi thường liên quan đến các vụ tai nạn giao thông gây

hậu quả nghiêm trọng theo quy định của pháp luật mới cần phải thu thập các tài liệu của cơ quan có thẩm quyền (cảnh sát giao thông, cảnh sát điều tra...).

+ **Thời hạn yêu cầu, thanh toán bồi thường và giải quyết tranh chấp:**
Quy định rõ thời hạn cho từng bước giải quyết bồi thường nhằm tăng cường minh bạch và giám sát công tác bồi thường của DNBH. Đồng thời, quy định rõ quy trình, thủ tục giải quyết tranh chấp để hạn chế tranh chấp kéo dài gây thiệt hại cho tất cả các bên có liên quan.

- **Bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe quá cảnh:**

Nhằm đảm bảo quyền lợi của nạn nhân tại nạn do xe cơ giới gây ra trên lãnh thổ Việt Nam, quy định chủ xe cơ giới mang biển số nước ngoài khi nhập cảnh, hoạt động trên lãnh thổ Việt Nam phải tham gia bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới. Quy định này hoàn toàn phù hợp với thực tiễn, xu thế triển khai trên thế giới, đồng thời đảm bảo thể chế hóa các quy định tại Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN - bộ phận của Hiệp định khung ASEAN về thúc đẩy hàng hóa quá cảnh (AFAFGIT).

- **Phòng, chống gian lận bảo hiểm:**

Nhằm bảo đảm sự phát triển lành mạnh, bền vững, giảm thiểu các hành vi gian lận, lợi dụng, gây ảnh hưởng tiêu cực tới ý nghĩa nhân đạo của chính sách và gây thiệt hại cho các chủ xe, lái xe chân chính và DNBH, Nghị định đưa ra các quy định trách nhiệm của các bên liên quan, bao gồm doanh nghiệp bảo hiểm, chủ xe, lái xe và các cơ quan chức năng có liên quan trong công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm. Đây là nội dung hoàn toàn mới, chưa được quy định trong hệ thống khung khổ pháp luật hiện hành.

- **b. Giải pháp 2:** Giữ nguyên như quy định hiện hành, theo đó:

- Không quy định nguyên tắc về xử lý trường hợp chủ xe cơ giới tham gia hai HĐBH trở lên; không quy định cho phép bán bảo hiểm thông qua các phương tiện điện tử; quy định mẫu giấy chứng nhận bảo hiểm buộc các DNBH phải thực hiện đúng mẫu,...

- Không quy định bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe quá cảnh và phòng, chống gian lận bảo hiểm.

2.1.4. Đánh giá tác động

a. Giải pháp 1

* Tác động đối với Nhà nước

- Tác động tích cực:

+ Tác động về kinh tế: Với quy định rõ ràng, minh bạch về việc xác định nguyên tắc tham gia bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, mức phí bảo hiểm, nguyên tắc bồi thường, các DNBH sẽ triển khai thuận lợi bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới và bồi thường nhanh chóng, kịp thời cho chủ xe, người điều khiển xe; động viên, hỗ trợ kịp thời nạn nhân các vụ tai nạn giao thông khắc phục hậu quả nhanh chóng, giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân ổn định cuộc

sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần ổn định đời sống kinh tế - xã hội.

+ Tác động về xã hội: Thông qua cơ chế bồi thường bảo hiểm, việc triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới sẽ góp phần động viên, hỗ trợ kịp thời nạn nhân các vụ tai nạn giao thông, khắc phục hậu quả nhanh chóng, giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh-xã hội.

+ Tác động về giới: Không tác động đến sự bất bình đẳng giới.

+ Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

+ Tác động đối với hệ thống pháp luật: Quản lý, giám sát DNBH triển khai trên cơ sở pháp luật, không hình thành cơ chế giám sát mới; không vi phạm các nguyên tắc, các cam kết quốc tế; không phát sinh trách nhiệm mới của Bộ Tài chính, Bộ Công an và các địa phương về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới vì các trách nhiệm này đã được quy định tại Nghị định số 103/2008/ND-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP của Chính phủ; Thông tư số 126/2008/TT-BTC, Thông tư số 103/2009/TT-BTC, Thông tư số 151/2012/TT-BTC, Thông tư số 22/2016/TT-BTC của Bộ Tài chính; Thông tư liên tịch số 35/2009/TTLT-BTC-BCA của Bộ Tài chính, Bộ Công an. Đảm bảo thể chế hóa các quy định tại Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN - bộ phận của Hiệp định khung ASEAN về thúc đẩy hàng hóa quá cảnh (AFAFGIT).

- Tác động tiêu cực: Giải pháp này không phát sinh chi phí đối với ngân sách nhà nước. Do đó, không có tác động tiêu cực đến Nhà nước.

*** Tác động đối với DNBH**

- Tác động tích cực:

+ Tạo điều kiện cho DNBH đẩy mạnh triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; nâng cao năng lực tài chính, quản trị rủi ro.

+ Tạo điều kiện cho DNBH có thể chủ động, linh hoạt trong triển khai, bán bảo hiểm qua các phương tiện điện tử (internet, mạng viễn thông...), ứng dụng chữ ký số.

+ Tạo điều kiện thuận lợi hơn cho DNBH trong việc triển khai bảo hiểm TNDS đối với xe mô tô khi cho phép bán bảo hiểm thời hạn trên 1 năm.

+ Tăng cường cạnh tranh lành mạnh trong lĩnh vực kinh doanh bảo hiểm, DNBH tự cân đối tài chính, tự chịu trách nhiệm và tự chủ trong hoạt động kinh doanh.

+ Nâng cao trách nhiệm của DNBH và các bên liên quan trong công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm.

+ Tăng cường minh bạch và giám sát công tác bồi thường của DNBH. Đồng thời, hạn chế tranh chấp kéo dài gây thiệt hại cho tất cả các bên có liên quan, trong đó có DNBH.

- Tác động tiêu cực: Không có tác động tiêu cực.

*** Tác động đối với chủ xe, người điều khiển xe, nạn nhân tai nạn giao thông**

- Tác động tích cực:

+ Tạo điều kiện cho chủ xe tham gia bảo hiểm với thời hạn linh hoạt trên 1 năm.

+ Tạo điều kiện cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân tai nạn giao thông nhanh chóng khắc phục hậu quả, ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh.

+ Nâng cao trách nhiệm của chủ xe, lái xe và các cơ quan chức năng có liên quan trong công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm.

+ Hạn chế tranh chấp kéo dài gây thiệt hại cho tất cả các bên có liên quan, trong đó có chủ xe, người điều khiển xe.

- Tác động tiêu cực: Không có tác động tiêu cực.

b. Giải pháp 2

*** Tác động đối với Nhà nước**

- Tác động tích cực:

+ Tác động về kinh tế: DNBH triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới và bồi thường nhanh chóng, kịp thời cho chủ xe, người điều khiển xe; động viên, hỗ trợ kịp thời nạn nhân các vụ tai nạn giao thông khắc phục hậu quả nhanh chóng, qua đó giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần ổn định đời sống kinh tế - xã hội.

+ Tác động về xã hội: Việc bồi thường bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới động viên, hỗ trợ nạn nhân các vụ tai nạn giao thông, khắc phục hậu quả, giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh - xã hội.

+ Tác động về giới: Không tác động đến sự bất bình đẳng giới.

+ Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

+ Tác động đối với hệ thống pháp luật: Quản lý, giám sát DNBH triển khai trên cơ sở pháp luật, không hình thành cơ chế giám sát mới; không vi phạm các nguyên tắc, các cam kết quốc tế; không phát sinh trách nhiệm mới của Bộ Tài chính, Bộ Công an và các địa phương về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới vì các trách nhiệm này đã được quy định tại Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Nghị định số 214/2013/NĐ-CP của Chính phủ; Thông tư số 126/2008/TT-BTC, Thông tư số 103/2009/TT-BTC, Thông tư số 151/2012/TT-BTC, Thông tư số 22/2016/TT-BTC của Bộ Tài chính; Thông tư liên tịch số 35/2009/TTLT-BTC-BCA của Bộ Tài chính, Bộ Công an.

- Tác động tiêu cực:

+ Không đảm bảo thể chế hóa các quy định tại Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN - bộ phận của Hiệp định khung ASEAN về thúc đẩy hàng hóa quá cảnh (AFAFGIT).

+ Chưa có quy định để nâng cao trách nhiệm của DNBH và các bên liên quan trong công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm.

*** Tác động đối với DNBH**

- Tác động tích cực: Việc quy định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới tạo hành lang pháp lý cho DNBH trong việc triển khai.

- Tác động tiêu cực:

+ DNBH không có cơ sở pháp lý để xử lý trường hợp chủ xe cơ giới tham gia hai HĐBH trở lên;

+ DNBH không có đủ cơ sở pháp lý thuận lợi cho việc bán bảo hiểm thông qua các phương tiện điện tử;

+ DNBH chưa có đầy đủ cơ sở pháp lý để đẩy mạnh bán bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới cho chủ xe cơ giới mang biển số nước ngoài khi nhập cảnh, hoạt động trên lãnh thổ Việt Nam.

*** Tác động đối với chủ xe, người điều khiển xe, nạn nhân tai nạn giao thông**

- Tác động tích cực: Tạo điều kiện cho chủ xe tham gia bảo hiểm; thông qua bồi thường bảo hiểm giúp cho chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân tai nạn giao thông nhanh chóng khắc phục hậu quả, ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh.

- Tác động tiêu cực: Chưa có quy định để răn đe và hạn chế chủ xe, người điều khiển xe hoặc người bị nạn trong việc gian lận bảo hiểm.

2.1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn:

Lựa chọn Giải pháp 1.

2.2. Nội dung 2: Quản lý, sử dụng và điều hành hoạt động của Quỹ bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

2.2.1. Xác định vấn đề bất cập:

Quy định về quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ xe cơ giới chưa phát huy vai trò là công cụ hỗ trợ cho chế độ bảo hiểm bắt buộc trong thực hiện chính sách an sinh - xã hội; các nội dung chi còn chưa hợp lý, chi bồi thường nhân đạo cho các trường hợp tử vong do tai nạn do xe cơ giới còn thấp; các trường hợp được nhận hỗ trợ nhân đạo còn hạn chế,...

2.2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề: Nhằm mục tiêu hoàn thiện cơ chế hoạt động của Quỹ BHXH, hỗ trợ cho chế độ bảo hiểm bắt buộc trong thực hiện chính sách an sinh - xã hội; tăng cường công tác chi hỗ trợ nhân đạo và công tác

tuyên truyền, giáo dục về an toàn giao thông, chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

2.2.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

a. Giải pháp 1:

- **Về mức đóng góp:** Quy định cụ thể mức đóng góp tối đa của DNBH là 2% doanh thu phí bảo hiểm gốc thực tế thu được. Hàng năm căn cứ tình hình tài chính, kế hoạch sử dụng, Quỹ xe cơ giới thông báo mức thu cụ thể cho các DNBH.

- Về nội dung chi, mức chi hàng năm:

+ Nhằm phát huy vai trò là công cụ hỗ trợ cho chế độ bảo hiểm bắt buộc trong thực hiện chính sách an sinh-xã hội, sửa đổi quy định hiện hành theo hướng tập trung hơn vào nội dung chi bồi thường nhân đạo cho các trường hợp tử vong do tai nạn do xe cơ giới gây ra với mức chi vào khoảng 20% mức bồi thường tối đa thiệt hại về người theo quy định và chi cho tuyên truyền, giáo dục; điều chỉnh tỷ lệ các nội dung chi cho phù hợp với định hướng sử dụng Quỹ xe cơ giới trong thời gian tới.

+ Đồng thời, nhằm phát huy bản chất nhân đạo của chính sách bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự, bảo đảm hỗ trợ kịp thời cho nạn nhân, quy định Quỹ BHXH chi bồi thường nhân đạo cho các nạn nhân tử vong do xe cơ giới gây ra trong các trường hợp không xác định được xe gây tai nạn, xe không tham gia bảo hiểm, tai nạn do xe bị mất cấp, chiếm đoạt gây ra và các trường hợp loại trừ bảo hiểm theo quy định, trừ hành động cố ý gây thiệt hại của chủ xe, lái xe hoặc của người bị thiệt hại.

Việc thực hiện chi trả thông qua Quỹ BHXH trực tiếp thực hiện hoặc ủy quyền cho chi nhánh các DNBH tại địa phương nơi xảy ra tai nạn và có sự phối hợp chặt chẽ với các cơ quan chức năng tại địa phương (chính quyền địa phương, phòng CSGT địa phương, Ban ATGT địa phương...). Trường hợp, sau khi giám định, xác minh thiệt hại thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm, DNBH hoàn lại cho Quỹ BHXH phần Quỹ đã thực hiện tạm ứng cho nạn nhân.

b. Giải pháp 2:

Giữ nguyên như quy định hiện hành, cụ thể:

+ Mức đóng góp của DNBH là 1% doanh thu phí bảo hiểm gốc thực tế thu được.

+ Về nội dung chi, mức chi hàng năm: Chi hỗ trợ nhân đạo: Mức chi không vượt quá 15% tổng số tiền đóng vào Quỹ hàng năm, cụ thể:

Hỗ trợ chi phí mai táng đối với thiệt hại về tính mạng và hỗ trợ trường hợp bị thương tật toàn bộ vĩnh viễn của người thứ ba và hành khách chuyên chở trên xe do xe cơ giới gây ra trong trường hợp không xác định được xe cơ giới gây tai nạn, xe không tham gia bảo hiểm, loại trừ bảo hiểm quy định tại Điều 13 Nghị

định số 103/2008/NĐ-CP. Mức hỗ trợ chi phí mai táng, hỗ trợ thương tật toàn bộ vĩnh viễn là 20 triệu đồng/người/vụ.

2.2.4. Đánh giá tác động

a. Giải pháp 1:

*** Tác động đối với Nhà nước**

- Tác động tích cực:

+ Tác động về kinh tế: Hỗ trợ khen thưởng thành tích cho lực lượng công an trong công tác kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

+ Tác động về xã hội: Phát huy vai trò là công cụ hỗ trợ cho chế độ bảo hiểm bắt buộc trong thực hiện chính sách an sinh - xã hội. Phát huy bản chất nhân đạo của chính sách bảo hiểm bắt buộc TNDS, bảo đảm hỗ trợ kịp thời cho nạn nhân.

+ Tác động về giới: Không tác động đến sự bất bình đẳng giới.

+ Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

+ Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không phát sinh cơ chế giám sát mới.

- Tác động tiêu cực: Không tác động tiêu cực đến Nhà nước.

*** Tác động đối với DNBH**

- Tác động tích cực: Quỹ bảo hiểm xe cơ giới được sử dụng cho nhiều hoạt động, trong đó có đề phòng hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông đường bộ; tuyên truyền về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới và đặc biệt là chi hỗ trợ nhân đạo. Qua đó, giúp hạn chế tai nạn giao thông, nâng cao nhận thức của người dân về ý nghĩa, vai trò của bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới giúp cho DNBH thuận lợi hơn trong việc đẩy mạnh triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, nâng cao hiệu quả kinh doanh.

- Tác động tiêu cực: Trường hợp Quỹ bảo hiểm XCG quyết định mức thu hàng năm lớn hơn 1% để đảm bảo cho chi bồi thường hỗ trợ nhân đạo và các hoạt động khác của quỹ thì sẽ tăng chi phí của doanh nghiệp bảo hiểm so với mức đóng góp 1% hiện nay. Tuy nhiên, việc đẩy mạnh chi bồi thường nhân đạo của Quỹ bảo hiểm XCG cũng sẽ tác động tích cực tới xã hội, qua đó nâng cao nhận thức về ý nghĩa của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới cũng sẽ góp phần tăng hiệu quả triển khai của DNBH.

*** Tác động đối với chủ xe, người điều khiển xe, nạn nhân tai nạn giao thông**

- Tác động tích cực:

Quỹ bảo hiểm xe cơ giới được sử dụng cho nhiều hoạt động, trong đó có chi bồi thường nhân đạo, đề phòng hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông đường bộ,

tuyên truyền về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Chủ xe, người điều khiển xe cũng là đối tượng được hưởng lợi từ Quỹ bảo hiểm xe cơ giới này. Qua đó, nâng cao nhận thức của chủ xe, người điều khiển xe và kiến thức an toàn giao thông, giúp chủ xe, người điều khiển xe có trách nhiệm hơn trong việc tuân thủ các quy định an toàn giao thông. Đồng thời, việc tăng cường chi bồi thường nhân đạo sẽ giúp chủ xe, người điều khiển xe và nạn nhân tai nạn giao thông nhanh chóng khắc phục hậu quả, ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh.

- Tác động tiêu cực: Không có tác động tiêu cực.

b. Giải pháp 2:

*** Tác động đối với Nhà nước**

- Tác động tích cực:

+ Tác động về kinh tế: Hỗ trợ khen thưởng thành tích cho lực lượng công an trong công tác kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

+ Tác động về xã hội: Phát huy vai trò là công cụ hỗ trợ cho chế độ bảo hiểm bắt buộc trong thực hiện chính sách an sinh - xã hội. Phát huy bản chất nhân đạo của chính sách bảo hiểm bắt buộc TNDS, bảo đảm hỗ trợ kịp thời cho nạn nhân.

+ Tác động về giới: Không tác động đến sự bất bình đẳng giới.

+ Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

+ Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không phát sinh cơ chế giám sát mới.

- Tác động tiêu cực: Không tác động tiêu cực đến Nhà nước.

*** Tác động đối với DNBH**

- Tác động tích cực: Quỹ bảo hiểm xe cơ giới được sử dụng cho nhiều hoạt động, trong đó có đề phòng hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông đường bộ, tuyên truyền về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Qua đó, góp phần hạn chế tai nạn giao thông, nâng cao nhận thức của người dân về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Từ đó, tạo điều kiện thuận lợi cho DNBH trong việc triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- Tác động tiêu cực: Không có tác động tiêu cực.

*** Tác động đối với chủ xe, người điều khiển xe, nạn nhân tai nạn giao thông**

- Tác động tích cực:

Quỹ bảo hiểm xe cơ giới được sử dụng cho nhiều hoạt động, trong đó có đề phòng hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông đường bộ, tuyên truyền về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Qua đó, góp phần hạn chế tai nạn giao thông,

giảm thiểu tổn thất xảy ra do nguyên nhân tai nạn của chủ xe, người điều khiển xe, nạn nhân tai nạn giao thông. Đồng thời, qua chi hỗ trợ nhân đạo giúp cho các nạn nhân khắc phục thiệt hại, ổn định đời sống.

- Tác động tiêu cực: Không có tác động tiêu cực.

2.2.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn:

Lựa chọn: Giải pháp 1.

2.3. Nội dung 3: Xây dựng, quản lý, vận hành Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới

3.3.1. Xác định vấn đề bất cập:

Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới đã được hoàn thành và được đưa vào hoạt động từ năm 2014, nhưng chỉ có một điều quy định mang tính nguyên tắc về mục tiêu xây dựng Cơ sở dữ liệu, được quy định với mục tiêu chính là tạo cơ sở pháp lý cho việc triển khai xây dựng Cơ sở dữ liệu. Hiện nay, không có quy phạm pháp luật về quản lý, quản trị và cập nhật thông tin, dữ liệu dẫn đến hiệu quả sử dụng, khai thác Cơ sở dữ liệu còn thấp.

3.3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề: Nhằm mục tiêu tiếp tục phát triển, triển khai và khai thác hiệu quả Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, phục vụ cho công tác quản lý, giám sát, hoạt động triển khai của DNBH và sự giám sát của nhân dân trong hoạt động động triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

3.3.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

a. Giải pháp 1:

Quy định 01 chương riêng về việc quản lý, vận hành và khai thác Cơ sở dữ liệu với các quy định liên quan đến mục tiêu hoạt động; nguyên tắc quản lý, vận hành, sử dụng; thu thập và lưu giữ thông tin; và trách nhiệm của các bên liên quan.

- Giải pháp 2:

Như quy định hiện nay, quy định mang tính nguyên tắc về mục tiêu xây dựng Cơ sở dữ liệu.

3.3.4. Đánh giá tác động

a. Giải pháp 1:

*** Tác động đối với Nhà nước**

- Tác động tích cực:

+ Tác động về kinh tế: Cơ sở dữ liệu hỗ trợ công tác quản lý của nhà nước. Chi phí xây dựng, vận hành và duy trì Cơ sở dữ liệu được lấy từ Quỹ xe cơ giới do các doanh nghiệp bảo hiểm đóng góp, không phải lấy từ nguồn ngân sách nhà nước.

+ Tác động về xã hội: Thông qua cơ sở dữ liệu, giúp Nhà nước đánh giá tình hình tham gia bảo hiểm, tham gia giao thông, tai nạn giao thông qua đó định hướng quản lý xã hội phù hợp.

+ Tác động về giới: Không tác động đến sự bất bình đẳng giới.

+ Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

+ Tác động đối với hệ thống pháp luật: Cơ sở dữ liệu thống kê, cập nhật và hệ thống hoá toàn bộ thông tin liên quan đến xe cơ giới và chủ xe cơ giới tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới và các thông tin liên quan khác. Cơ quan quản lý nhà nước có thể sử dụng cơ sở dữ liệu làm cơ sở cho việc xây dựng quy định pháp luật và quản lý, giám sát.

- Tác động tiêu cực: Không tác động tiêu cực đến Nhà nước.

*** Tác động đối với DNBH**

- Tác động tích cực: Cơ sở dữ liệu thống kê, cập nhật và hệ thống hoá toàn bộ thông tin liên quan đến xe cơ giới và chủ xe cơ giới tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới và các thông tin liên quan khác. DNBH có cơ sở dữ liệu để phục vụ công tác khai thác, bồi thường bảo hiểm và thiết kế, xây dựng sản phẩm bảo hiểm.

- Tác động tiêu cực: Không có tác động tiêu cực.

*** Tác động đối với chủ xe, người điều khiển xe, nạn nhân tai nạn giao thông**

- Tác động tích cực: Cơ sở dữ liệu góp phần nâng cao ý thức tuân thủ quy định pháp luật về an toàn giao thông của chủ xe, người điều khiển xe, hạn chế tai nạn giao thông.

- Tác động tiêu cực: Không có tác động tiêu cực.

b. Giải pháp 2:

*** Tác động đối với Nhà nước**

- Tác động tích cực:

+ Tác động về kinh tế: Cơ sở dữ liệu hỗ trợ công tác quản lý nhà nước. Chi phí xây dựng, vận hành và duy trì Cơ sở dữ liệu được lấy từ Quỹ xe cơ giới do các doanh nghiệp bảo hiểm đóng góp, không phải lấy từ nguồn ngân sách nhà nước.

+ Tác động về xã hội: Thông qua cơ sở dữ liệu, giúp Nhà nước đánh giá tình hình tham gia bảo hiểm, tham gia giao thông, tai nạn giao thông qua đó định hướng quản lý xã hội phù hợp.

+ Tác động về giới: Không tác động đến sự bất bình đẳng giới.

+ Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

+ Tác động đối với hệ thống pháp luật: Cơ sở dữ liệu thống kê, cập nhật và hệ thống hoá toàn bộ thông tin liên quan đến xe cơ giới và chủ xe cơ giới tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới và các thông tin liên quan khác. Cơ quan quản lý nhà nước có thể sử dụng cơ sở dữ liệu làm căn cứ cho việc xây dựng quy định pháp luật và quản lý, giám sát.

- Tác động tiêu cực: Cơ sở dữ liệu không được cập nhật đầy đủ do chưa có cơ sở pháp lý ràng buộc DNBH cập nhật dữ liệu thống kê.

*** Tác động đối với DNBH**

- Tác động tích cực: Cơ sở dữ liệu thống kê, cập nhật và hệ thống hoá toàn bộ thông tin liên quan đến xe cơ giới và chủ xe cơ giới tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới và các thông tin liên quan khác. DNBH có cơ sở dữ liệu để phục vụ công tác khai thác, bồi thường bảo hiểm và thiết kế, xây dựng sản phẩm bảo hiểm.

- Tác động tiêu cực: Cơ sở dữ liệu không được cập nhật đầy đủ nên DNBH không có nhiều thông tin phục vụ công tác khai thác, bồi thường bảo hiểm.

*** Tác động đối với chủ xe, người điều khiển xe, nạn nhân tai nạn giao thông**

- Tác động tích cực: Cơ sở dữ liệu góp phần nâng cao ý thức tuân thủ quy định pháp luật về an toàn giao thông của chủ xe, người điều khiển xe, hạn chế tai nạn giao thông. Từ đó, góp phần giúp cho chủ xe, người điều khiển xe ổn định cuộc sống, sinh hoạt và hoạt động sản xuất kinh doanh.

- Tác động tiêu cực: không có tác động tiêu cực.

2.3.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Lựa chọn: Giải pháp 1.

III. Lấy ý kiến

Việc lấy ý kiến dự thảo báo cáo đánh giá tác động thực hiện thông qua việc tổ chức cuộc họp, làm việc với các DNBH và qua công tác kiểm tra, giám sát tại DNBH và tại các địa phương.

IV. Giám sát và đánh giá

Đơn vị chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách, giám sát đánh giá việc thực hiện chính sách: Bộ Tài chính (Cục Quản lý, giám sát bảo hiểm) và Bộ Công an (Cục Cảnh sát Giao thông)/.