

BỘ TÀI CHÍNH

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

Số: 3601 /BTC-QLBH
V/v xin ý kiến thẩm định đối với
hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm
bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới

Hà Nội, ngày 27 tháng 3 năm 2020

Kính gửi: Bộ Tư pháp

Thực hiện Nghị quyết số 98/NQ-CP ngày 12/11/2019 của Chính phủ về việc thông qua đề nghị xây dựng Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, trên cơ sở ý kiến của các Bộ, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, Ủy ban an toàn giao thông Quốc gia, Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam, Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam, các doanh nghiệp bảo hiểm phi nhân thọ, doanh nghiệp tái bảo hiểm, Bộ Tài chính đã hoàn thiện hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới (tài liệu gửi kèm), gồm:

- Tờ trình Chính phủ về dự thảo Nghị định.
- Dự thảo Nghị định.
- Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến của cơ quan, tổ chức, cá nhân và đối tượng chịu tác động trực tiếp của Nghị định; bản chụp ý kiến của Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ.

Căn cứ quy định tại Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính đề nghị Quý Bộ thẩm định hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Ý kiến thẩm định xin gửi về Bộ Tài chính **trước ngày 15..tháng 4.năm 2020** để tổng hợp trình Chính phủ.

Bộ Tài chính xin chân thành cảm ơn sự hợp tác của Quý Bộ./.

Nơi nhận: ✓

- Như trên;
- Bộ trưởng Bộ Tài chính (để b/c);
- Vụ Pháp chế;
- Lưu: VT, QLBH (5b)

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG



Huỳnh Quang Hải



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

Hà Nội, ngày tháng năm 2020

TỜ TRÌNH
Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc
trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện Nghị quyết số 98/NQ-CP ngày 12/11/2019 của Chính phủ về việc thông qua đề nghị xây dựng Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (*trình kèm*), căn cứ quy định của Luật Ban hành các văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, Bộ Tài chính trình Chính phủ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (sau đây gọi tắt là dự thảo Nghị định) như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ ĐỊNH

Ngày 3/9/2019, Bộ Tài chính đã có Tờ trình Chính phủ số 127/TTr-BTC về đề nghị xây dựng Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (*trình kèm*). Tại Tờ trình này, trên cơ sở đánh giá kết quả thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới giai đoạn từ năm 2008 đến năm 2017, Bộ Tài chính đã báo cáo Chính phủ sự cần thiết ban hành Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, cụ thể như sau:

1. Thể chế hóa đường lối, chủ trương, chính sách của Đảng, Nhà nước và thực hiện quy định tại Luật Kinh doanh bảo hiểm

Theo quy định tại Điều 8 Luật Kinh doanh bảo hiểm (2000), bảo hiểm bắt buộc là loại hình bảo hiểm do pháp luật quy định về điều kiện bảo hiểm, mức phí bảo hiểm, số tiền bảo hiểm tối thiểu mà tổ chức, cá nhân tham gia bảo hiểm và doanh nghiệp bảo hiểm (DNBH) có nghĩa vụ thực hiện; đồng thời, quy định rõ bảo hiểm trách nhiệm dân sự (TNDS) của chủ xe cơ giới là một trong số các loại bảo hiểm bắt buộc.

Điểm a Khoản 8 Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/2/2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021 quy định: “8. Bộ Tài chính: a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Công an và các đơn vị có liên quan nghiên cứu, hoàn thiện chế độ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (bao gồm điều kiện bảo hiểm xe cơ giới, quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới)....”. Đồng thời, Mục II Phần B của Đề án Tái cơ cấu lại Thị trường chứng khoán và bảo hiểm đến năm 2020, định hướng 2025 (được phê duyệt theo Quyết định số 242/QĐ-TTg ngày 28/2/2019 của Thủ tướng Chính phủ quy định các giải pháp cơ cấu lại thị trường

- Các quy định về phạm vi tai nạn được bảo hiểm, tạm ứng bồi thường của DNBH, hỗ trợ nhân đạo qua hoạt động của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới chưa phát huy được vai trò của chính sách, chưa theo kịp xu thế phát triển trên thế giới về tăng cường ý nghĩa nhân đạo của bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

4. Tạo điều kiện nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý của Nhà nước, giám sát của nhân dân và vai trò, trách nhiệm của DNBH

Kết quả triển khai thời gian qua cho thấy công tác kiểm soát, giám sát thực thi của các cơ quan thực thi pháp luật còn có nhiều khó khăn do hạn chế về nguồn lực tài chính, nhân lực triển khai; các DNBH còn thụ động trong công tác tuyên truyền và phối hợp tuyên truyền với các cấp chính quyền địa phương, các cơ quan báo đài, cơ quan truyền thông tại các địa phương để tuyên truyền chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới cho người dân, nhất là tại các địa bàn vùng sâu, vùng xa, vùng dân tộc thiểu số và những nơi đi lại gặp nhiều khó khăn; công tác phối hợp cung cấp tài liệu, hồ sơ bồi thường giữa DNBH và cơ quan Công an tại một số địa phương vẫn còn vướng mắc.

Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới chưa được khai thác, sử dụng hiệu quả, chưa đảm bảo các mục tiêu quy định tại Nghị định số 103/2008/NĐ-CP là phục vụ cho công tác quản lý nhà nước, hoạt động của DNBH và giám sát của nhân dân do việc cập nhật, cung cấp dữ liệu từ phía các DNBH chưa được thực hiện đầy đủ, nghiêm túc.

II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM CHỈ ĐẠO VIỆC XÂY DỰNG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH

1. Mục đích xây dựng dự thảo Nghị định

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

- Sửa đổi, bổ sung một số quy định tại Nghị định số 103/2008/NĐ-CP như sau: Nâng mức trách nhiệm bảo hiểm để hướng tới đáp ứng cơ bản chi phí y tế và chi phí khắc phục thiệt hại về tài sản theo thực tế, đồng thời mở rộng phạm vi và nâng mức bồi thường nhân đạo nhằm phát huy tối đa ý nghĩa nhân đạo của bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; kịp thời hỗ trợ nạn nhân tai nạn giao thông nhanh chóng khắc phục tổn thất về người và tài sản, đặc biệt là tổn thất về tính mạng, thân thể, nhằm giúp không chỉ nạn nhân mà còn chủ xe, lái 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. Mức phí bảo hiểm được điều chỉnh bảo đảm khả năng thanh toán của DNBH, tương ứng với mức trách nhiệm bảo hiểm và mức độ rủi ro của xe cơ giới, chủ xe, lái xe (lịch sử tai nạn giao thông).

- Tạo điều kiện thuận lợi và giảm thiểu các thủ tục, giấy tờ trong quá trình tổ chức, triển khai thực hiện cấp đơn bảo hiểm, chi trả bồi thường bảo hiểm và bồi thường nhân đạo.

5. Ngày ..., Bộ Tài chính có Công văn số .../BTC-QLBH gửi Bộ Tư pháp xin ý kiến thẩm định về dự thảo Nghị định được hoàn chỉnh sau khi tiếp thu ý kiến của các Bộ, UBND và doanh nghiệp.

6. Ngày..., Bộ Tư pháp có ý kiến thẩm định tại Công văn số.../BC-BTP.

IV. BỐ CỤC, NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH

1. Bố cục dự thảo Nghị định

Dự thảo Nghị định gồm 6 Chương, 45 Điều và 4 Phụ lục. Cụ thể:

- Chương I: Quy định chung gồm 3 Điều (Điều 1 đến Điều 3).

- Chương II: Bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới gồm 2 Mục, 19 Điều (Điều 4 đến Điều 22). Trong đó:

+ Mục 1: Điều kiện bảo hiểm gồm 17 Điều (Điều 4 đến Điều 20).

+ Mục 2: Phòng, chống gian lận bảo hiểm gồm 2 Điều (Điều 21 đến Điều 22).

- Chương III: Quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới gồm 6 Điều (Điều 23 đến Điều 28).

- Chương IV: Quản lý, vận hành và khai thác Cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới gồm 3 Điều (Điều 29 đến Điều 31).

- Chương V: Tổ chức thực hiện gồm 12 Điều (Điều 32 đến Điều 43).

- Chương VI: Điều khoản thi hành gồm 2 Điều (Điều 44 đến Điều 45).

- Phụ lục:

+ Phụ lục 1. Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về người.

+ Phụ lục 2. Báo cáo bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

+ Phụ lục 3. Báo cáo kết quả kinh doanh bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

+ Phụ lục 4. Báo cáo doanh thu phí bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

2. Nội dung cơ bản của dự thảo Nghị định

Dự thảo Nghị định được xây dựng trên cơ sở bám sát 03 chính sách về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới đã được Chính phủ phê duyệt tại Nghị quyết số 98/NQ-CP ngày 12/11/2019 (theo đề nghị của Bộ Tài chính tại Tờ trình số 127/TTr-BTC ngày 3/9/2019), cụ thể: (1) Bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; (2) Quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới; (3) Quản lý, vận hành và khai thác Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

2.1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng của dự thảo Nghị định

2.1.1. Phạm vi điều chỉnh (Điều 1)

Về cơ bản, dự thảo Nghị định kế thừa phạm vi điều chỉnh như quy định tại Nghị định số 103/2008/NĐ-CP. Đồng thời, nhằm thể hiện rõ 03 chính sách được đề xuất, dự thảo Nghị định có phạm vi điều chỉnh là:

sản. Đồng thời, dự thảo Nghị định quy định căn cứ vào lịch sử tai nạn giao thông và năng lực chấp nhận rủi ro, DNBH được chủ động xem xét tăng phí bảo hiểm mức tăng tối đa 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định nhằm thực hiện lộ trình tính phí bảo hiểm theo rủi ro cụ thể của từng xe cơ giới.

+ Dự thảo Nghị định quy định việc thanh toán phí bảo hiểm theo quy định chung của pháp luật kinh doanh bảo hiểm để đảm bảo đồng bộ, thống nhất.

- Về mức trách nhiệm bảo hiểm (Điều 8):

Dự thảo Nghị định bổ sung quy định căn cứ chi phí thực tế về giá dịch vụ khám, chữa bệnh, chăm sóc y tế và chi phí khắc phục thiệt hại về tài sản, Bộ Tài chính quy định mức trách nhiệm bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới để vừa bảo đảm mục đích, tính chất của bảo hiểm bắt buộc (số tiền bảo hiểm do pháp luật quy định), vừa đảm bảo tính linh hoạt, chủ động trong điều chỉnh mức trách nhiệm, bù đắp các chi phí trên khi có thay đổi, biến động.

- Về thời hạn và hiệu lực bảo hiểm (Điều 9):

Quy định hiện hành thời hạn bảo hiểm 1 năm cho tất cả các phương tiện xe cơ giới chưa tạo điều kiện cho việc tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe máy. Do đó, để tăng cường tỷ lệ tham gia bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới, giảm chi phí khai thác cho DNBH và tạo thuận lợi cho chủ xe cơ giới, dự thảo Nghị định sửa đổi quy định theo hướng:

+ Đối với xe mô tô hai bánh, ba bánh, xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự tối thiểu là 1 năm và tối đa là 3 năm.

+ Đối với xe cơ giới còn lại thời hạn bảo hiểm tối thiểu là 1 năm và tối đa tương ứng với thời hạn kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường định kỳ có thời hạn trên 1 năm.

- Về loại trừ trách nhiệm bảo hiểm (Điều 12):

+ Dự thảo Nghị định bổ sung loại trừ trách nhiệm bảo hiểm: Thiệt hại về tài sản do người lái xe điều khiển xe mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn, sử dụng ma túy và chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật để đảm bảo đồng bộ với quy định pháp luật có liên quan;

+ Hoàn thiện các trường hợp loại trừ bảo hiểm liên quan đến giấy phép lái xe: Lái xe chưa đủ độ tuổi hoặc quá độ tuổi điều khiển xe cơ giới theo quy định; Trường hợp lái xe bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe có thời hạn hoặc không có thời hạn thì được coi là không có Giấy phép lái xe; Giấy phép lái xe không hợp lệ (không do cơ quan có thẩm quyền cấp hoặc có số phôi ghi ở mặt sau không trùng với số phôi được cấp mới nhất trong hệ thống thông tin quản lý Giấy phép lái xe); Giấy phép lái xe hết hạn sử dụng tại thời điểm xảy ra tai nạn; Giấy phép lái xe không phù hợp đối với xe cơ giới bắt buộc phải có Giấy phép lái xe.

- Về nguyên tắc bồi thường (Điều 13):

Đồng thời, dự thảo Nghị định quy định DNBH được quyền yêu cầu Quỹ bảo hiểm xe cơ giới hoàn trả số tiền mà DNBH đã tạm ứng bồi thường đối với các trường hợp không thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm, hoàn trả khoản tiền tạm ứng bồi thường vượt mức bồi thường bảo hiểm theo quy định để bảo đảm quyền lợi của các DNBH trường hợp thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm.

b) Về phòng, chống gian lận bảo hiểm (Điều 21 và Điều 22)

Dự thảo Nghị định bổ sung quy định trách nhiệm của các bên liên quan, bao gồm DNBH, bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm và các cơ quan chức năng có liên quan trong công tác 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 chính sách gây ảnh hưởng tiêu cực tới ý nghĩa nhân đạo của bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới và tăng cường trách nhiệm của chủ xe, lái xe và DNBH.

2.3. Về quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới

Dự thảo Nghị định kế thừa, hợp nhất và hoàn thiện các quy định về quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới (Quỹ BHXCG) nhằm phát huy vai trò là cơ chế hỗ trợ cho chính sách bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, góp phần bảo đảm trật tự an toàn giao thông và thực hiện mục tiêu an sinh - xã hội của Đảng và Nhà nước với các nội dung hoàn thiện chính như sau:

- Về mức đóng góp vào Quỹ BHXCG (Điều 25):

Dự thảo Nghị định quy định doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm trích tối đa 1% 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 để đóng vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới. Hàng năm, Bộ Tài chính thông báo tỷ lệ đóng góp vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới trên cơ sở đề nghị của Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam.

Về vấn đề này, Bộ Tài chính xin báo cáo Chính phủ như sau: Tại Tờ trình Chính phủ số 127/TTr-BTC, Bộ Tài chính đã đề xuất tỷ lệ cụ thể là 1% (ngang bằng với mức quy định hiện hành theo quy định tại 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). Tuy nhiên, để tạo sự linh hoạt, chủ động trong việc quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới, giảm thiểu gánh nặng đóng góp của doanh nghiệp bảo hiểm, dự thảo Nghị định sửa đổi mức đóng góp theo hướng quy định tỷ lệ đóng góp tối đa là 1%, tỷ lệ cụ thể do Bộ Tài chính thông báo hàng năm.

- Về nội dung chi của Quỹ BHXCG (Điều 26):

Dự thảo Nghị định quy định theo hướng:

+ Chi bồi thường nhân đạo cho các trường hợp không xác định được xe gây tai nạn, xe không tham gia bảo hiểm và các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo quy định, trừ hành động cố ý gây thiệt hại của chủ xe, lái xe hoặc của người bị thiệt hại. Mức chi: 30% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/1 người/1 vụ cho các nạn nhân tử vong; 10% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy

(Xin trình kèm theo các tài liệu liên quan:

- 1. Dự thảo Nghị định và các Phụ lục kèm theo.*
- 2. Báo cáo thẩm định; báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định.*
- 3. Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến của cơ quan, tổ chức, cá nhân và đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của nghị định)./.*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Lưu: VT, QLBH.

BỘ TRƯỞNG

Đinh Tiến Dũng

Dự thảo ngày
24/03/2020



Số:

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

Hà Nội, ngày tháng năm 2020

NGHỊ ĐỊNH

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

Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Bộ luật Dân sự ngày 24 tháng 11 năm 2015;

Căn cứ Luật kinh doanh bảo hiểm ngày 09 tháng 12 năm 2000, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật kinh doanh bảo hiểm ngày 24 tháng 11 năm 2010;

Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật kinh doanh bảo hiểm, Luật Sở hữu trí tuệ ngày 14 tháng 6 năm 2019;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Tài chính;

Chính phủ ban hành Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Chương I

NHỮNG 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 xe cơ giới; quản lý, vận hành và khai thác cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới¹; quyền và nghĩa vụ của bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm (chủ xe, người lái xe) và doanh nghiệp bảo hiểm; trách nhiệm của các Bộ, cơ quan ngang Bộ và các tổ chức có liên quan trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Nghị định này áp dụng đối với:

1. Chủ xe cơ giới tham gia giao thông và hoạt động trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

2. 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.

¹ Bổ sung theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

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.²

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Nghị định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. Doanh nghiệp bảo hiểm là doanh nghiệp được thành lập, tổ chức và hoạt động theo quy định của Luật kinh doanh bảo hiểm và các quy định khác của pháp luật có liên quan để kinh doanh bảo hiểm, bao gồm bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Chủ xe cơ giới (tổ chức, cá nhân) là chủ sở hữu xe cơ giới hoặc được chủ sở hữu xe cơ giới giao chiếm hữu, sử dụng hợp pháp xe cơ giới.³

3. Xe cơ giới bao gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và xe máy chuyên dùng, trong đó:

a) Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ gồm xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự theo quy định của Luật Giao thông đường bộ;⁶

b) Xe máy chuyên dùng gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh theo quy định của Luật Giao thông đường bộ.⁷

4. Bên thứ ba là người bị thiệt hại về thân thể, tính mạng, tài sản do xe cơ giới gây ra, trừ những người sau:

a) Người lái xe, nhân viên phục vụ (trên xe ô tô vận tải hành khách) trên chính chiếc xe đó;

b) Người trên xe và hành khách trên chính chiếc xe đó;

c) Chủ sở hữu xe trừ trường hợp chủ sở hữu đã giao cho tổ chức, cá nhân khác chiếm hữu, sử dụng chiếc xe đó.

5. Bên mua bảo hiểm là chủ xe cơ giới giao kết hợp đồng bảo hiểm với doanh nghiệp bảo hiểm và đóng phí bảo hiểm. Bên mua bảo hiểm có thể đồng thời là người được bảo hiểm.

6. Người được bảo hiểm là tổ chức, cá nhân có trách nhiệm dân sự được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm, bao gồm chủ xe cơ giới hoặc người lái xe.¹⁰

7. Xe cơ giới hoạt động là xe cơ giới có sự điều khiển của người lái xe đang vận hành (di chuyển, dừng xe hoặc đỗ xe).

² Bổ sung theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

³ Bỏ "điều khiển xe cơ giới" cho phù hợp với Bộ Luật Dân sự.

⁶ Sửa đổi cho phù hợp với Khoản 18 Điều 3 Luật Giao thông đường bộ.

¹⁰ Trách nhiệm dân sự có thể phát sinh đối với chủ xe hoặc lái xe (Trách nhiệm BTTH ngoài HĐ và BTTH do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra- Điều 584 và Điều 601 Bộ Luật Dân sự).

¹⁰ Trách nhiệm dân sự có thể phát sinh đối với chủ xe hoặc lái xe (Trách nhiệm BTTH ngoài HĐ và BTTH do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra- Điều 584 và Điều 601 Bộ Luật Dân sự).

8. Tham gia giao thông là việc chủ xe cơ giới, người lái xe điều khiển xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ.

9. Điều trị cấp cứu là việc điều trị khẩn cấp tại cơ sở y tế trong vòng 24 giờ sau khi có tai nạn có thể nguy hiểm đến tính mạng, sức khỏe cần thiết phải điều trị khẩn cấp tại phòng cấp cứu theo phân loại, chỉ định và có xác nhận cấp cứu của cơ sở y tế.

Chương II

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

Mục 1

ĐIỀU KIỆN BẢO HIỂM

Điều 4. Nguyên tắc tham gia bảo hiểm

1. Doanh nghiệp bảo hiểm và bên mua bảo hiểm triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo điều kiện, mức phí bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm quy định tại Nghị định này.

2. Chủ xe cơ giới không được đồng thời tham gia hai hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự trở lên cho cùng một xe cơ giới.

3. Ngoài việc tham gia hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo điều kiện, mức phí bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm quy định tại Nghị định này, chủ xe cơ giới và doanh nghiệp bảo hiểm có thể thỏa thuận tại hợp đồng bảo hiểm về mở rộng điều kiện bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm tăng thêm và mức phí bảo hiểm bổ sung tương ứng. Trong trường hợp này, doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm tách riêng phần bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới trong Giấy chứng nhận bảo hiểm.

Điều 5. Phạm vi bồi thường thiệt hại

1. Thiệt hại ngoài hợp đồng¹² về 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 của hành khách theo hợp đồng vận chuyển hành khách do xe cơ giới gây ra.

Điều 6. Giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

1. Giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (sau đây gọi là Giấy chứng nhận bảo hiểm) là bằng chứng giao kết hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự giữa chủ xe cơ giới với doanh nghiệp bảo hiểm. Mỗi xe cơ giới được cấp 01 Giấy chứng nhận bảo hiểm. Chủ xe cơ giới bị mất

¹² Kế thừa Khoản 1 Điều 5 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

Giấy chứng nhận bảo hiểm phải có văn bản đề nghị doanh nghiệp bảo hiểm (nơi đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm) cấp lại Giấy chứng nhận bảo hiểm¹³.

2. Khi mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, chủ xe cơ giới được doanh nghiệp bảo hiểm cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm. Doanh nghiệp bảo hiểm chỉ cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm cho chủ xe cơ giới khi chủ xe cơ giới đã đóng đủ phí bảo hiểm hoặc có thỏa thuận với chủ xe cơ giới về thời hạn thanh toán phí bảo hiểm theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.

3. Giấy chứng nhận bảo hiểm do doanh nghiệp bảo hiểm chủ động thiết kế và phải bao gồm các nội dung sau đây:¹⁴

- a) Tên, địa chỉ, số điện thoại (nếu có) của chủ xe cơ giới;
- b) Số biển kiểm soát hoặc số khung, số máy;
- c) Loại xe, trọng tải, số chỗ ngồi, mục đích sử dụng đối với xe ô tô;
- d) Tên, địa chỉ, số điện thoại đường dây nóng của doanh nghiệp bảo hiểm;
- đ) Mức trách nhiệm bảo hiểm dân sự đối với hành khách và bên thứ ba;
- e) Trách nhiệm của chủ xe, người lái xe khi xảy ra tai nạn;
- g) Thời hạn bảo hiểm, phí bảo hiểm, thời hạn thanh toán phí bảo hiểm;
- h) Ngày, tháng, năm cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm;

i) Mã số, mã vạch được đăng ký, quản lý và sử dụng theo quy định hiện hành để lưu trữ, chuyển tải và truy xuất thông tin định danh doanh nghiệp bảo hiểm và nội dung cơ bản của Giấy chứng nhận bảo hiểm.

4. Trường hợp cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm điện tử, doanh nghiệp bảo hiểm phải tuân thủ các quy định của Luật giao dịch điện tử và các văn bản hướng dẫn thi hành; Giấy chứng nhận bảo hiểm bằng điện tử phải tuân thủ đầy đủ các quy định hiện hành và phản ánh đầy đủ các nội dung quy định tại khoản 3 Điều này¹⁵.

Điều 7. Phí bảo hiểm và thanh toán phí bảo hiểm¹⁷

1. Phí bảo hiểm là khoản tiền mà chủ xe cơ giới phải đóng cho doanh nghiệp bảo hiểm khi mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Bộ Tài chính quy định phí bảo hiểm dựa trên số liệu thống kê, bảo đảm khả năng thanh toán của doanh nghiệp bảo hiểm và tương ứng với điều kiện bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm và mức độ rủi ro theo loại xe cơ giới và mục đích sử dụng.

¹³ Kế thừa quy định tại Khoản 1 Điều 6 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

¹⁴ Bổ sung theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

¹⁵ Tham khảo quy định tại Khoản 1 Điều 5 Nghị định số 165/2018/NĐ-CP ngày 24/12/2018 về giao dịch điện tử trong hoạt động tài chính.

¹⁷ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

3. Căn cứ vào lịch sử tai nạn của từng xe cơ giới và năng lực chấp nhận rủi ro của mình, doanh nghiệp bảo hiểm chủ động xem xét, điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định.

4. Việc thanh toán phí bảo hiểm thực hiện theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm¹⁸.

5. Trường hợp chủ xe cơ giới không thanh toán đủ phí bảo hiểm quy định tại khoản 4 Điều này, hợp đồng bảo hiểm sẽ chấm dứt hiệu lực vào ngày kế tiếp ngày chủ xe cơ giới phải thanh toán phí bảo hiểm. Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày hợp đồng bảo hiểm chấm dứt hiệu lực, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo bằng văn bản cho chủ xe cơ giới về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm và hoàn lại cho chủ xe cơ giới phần phí bảo hiểm đã thanh toán thừa (nếu có) hoặc yêu cầu chủ xe cơ giới thanh toán đủ phí bảo hiểm đến thời điểm chấm dứt hợp đồng bảo hiểm.

Doanh nghiệp bảo hiểm không phải hoàn phí bảo hiểm trong trường hợp đã xảy ra sự kiện bảo hiểm và phát sinh trách nhiệm bồi thường bảo hiểm trước khi hợp đồng bảo hiểm bị chấm dứt.

Doanh nghiệp bảo hiểm không có trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm trong thời gian hợp đồng bảo hiểm bị chấm dứt.

Hợp đồng bảo hiểm tiếp tục có hiệu lực kể từ thời điểm chủ xe thanh toán đủ phí bảo hiểm và được doanh nghiệp bảo hiểm chấp thuận bằng văn bản¹⁹.

6. Đối với các xe cơ giới được phép mua bảo hiểm có thời hạn dưới 01 năm theo quy định tại khoản 1 Điều 10 của Nghị định này, mức phí bảo hiểm sẽ được tính dựa trên mức phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định và tương ứng với thời hạn được bảo hiểm. Cách tính cụ thể như sau:

$$\text{Phí bảo hiểm phải nộp} = \frac{\text{Phí bảo hiểm năm theo loại xe cơ giới}}{365 \text{ (ngày)}} \times \text{Thời hạn được bảo hiểm (ngày)}$$

Trường hợp thời hạn được bảo hiểm từ 30 ngày trở xuống thì phí bảo hiểm phải nộp được tính bằng phí bảo hiểm năm theo loại xe cơ giới/(chia) cho 12 tháng²⁰.

Điều 8. Mức trách nhiệm bảo hiểm

1. Mức trách nhiệm bảo hiểm là số tiền tối đa mà doanh nghiệp bảo hiểm có thể phải trả đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng và tài sản của bên thứ ba

¹⁸ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

¹⁹ Kế thừa quy định từ Khoản 4 Điều 6 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

²⁰ Kế thừa từ Khoản 2 Điều 8 Thông tư số 22/2016/TT-BTC

và hành khách theo hợp đồng vận chuyển hành khách do xe cơ giới gây ra trong mỗi vụ tai nạn xảy ra thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm.

2. Căn cứ chi phí thực tế về giá dịch vụ khám, chữa bệnh, chăm sóc y tế và chi phí khắc phục thiệt hại về tài sản, Bộ Tài chính quy định mức trách nhiệm bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới²¹.

Điều 9. Thời hạn và hiệu lực bảo hiểm

1. Thời hạn ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm cụ thể:

a) Đối với xe mô tô hai bánh, ba bánh, xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự, thời hạn bảo hiểm tối thiểu là 1 năm và tối đa là 3 năm.

b) Đối với các xe cơ giới còn lại, thời hạn bảo hiểm tối thiểu là 1 năm và thời hạn tối đa tương ứng với thời hạn kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường định kỳ có thời hạn trên 1 năm²².

c) Trong các trường hợp sau, thời hạn bảo hiểm có thể dưới 01 năm:

- Niên hạn sử dụng của xe cơ giới nhỏ hơn 01 năm theo quy định của pháp luật;

- Xe cơ giới thuộc đối tượng đăng ký tạm thời theo quy định của Bộ Công an.²³

d) Trường hợp chủ xe cơ giới có nhiều xe tham gia bảo hiểm vào nhiều thời điểm khác nhau trong năm nhưng đến năm tiếp theo có nhu cầu đưa về cùng một thời điểm bảo hiểm để quản lý, thời hạn bảo hiểm của các xe này có thể nhỏ hơn 01 năm và bằng thời gian hiệu lực còn lại của hợp đồng bảo hiểm đầu tiên của năm đó. Thời hạn bảo hiểm của năm tiếp theo đối với tất cả các hợp đồng bảo hiểm (đã được đưa về cùng thời hạn) là 01 năm²⁴.

2. Hiệu lực bảo hiểm bắt đầu và kết thúc theo thời hạn ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm.

3. Trong thời hạn còn hiệu lực ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, nếu có sự chuyển quyền sở hữu xe cơ giới thì mọi quyền lợi bảo hiểm liên quan đến trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới cũ vẫn còn hiệu lực đối với chủ xe cơ giới mới.

Điều 10. Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm²⁵

1. Hợp đồng bảo hiểm chỉ được chấm dứt trong những trường hợp sau:

a) Xe hỏng không sử dụng được hoặc xe bị phá hủy do nguyên nhân khách quan;

b) Xe tháo máy, khung để thay thế cho xe khác;

²¹ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

²² Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

²³ Tham khảo Điều 16 Thông tư số 15/2014/TT-BCA.

²⁴ Kế thừa quy định tại điểm d Khoản 2 Điều 7 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

²⁵ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

c) Xe tạm nhập của cơ quan, tổ chức, cá nhân nước ngoài tái xuất hoặc chuyển nhượng tại Việt Nam;

d) Xe được miễn thuế nhập khẩu, nay chuyển nhượng sang mục đích khác;

đ) Xe đăng ký tại các khu kinh tế - thương mại đặc biệt hoặc khu kinh tế cửa khẩu quốc tế theo quy định của Chính phủ khi tái xuất hoặc chuyển nhượng vào Việt Nam;

e) Xe bị mất cắp, chiếm đoạt không tìm được, chủ xe đã có đề nghị và được cấp giấy chứng nhận thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe, biển số xe;

g) Xe hết niên hạn sử dụng; xe không được phép lưu hành theo quy định của pháp luật; xe có kết luận của cơ quan có thẩm quyền bị cắt hàn cả số máy và số khung hoặc chỉ cắt hàn số máy hoặc số khung;²⁸

h) Các trường hợp chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định của Luật kinh doanh bảo hiểm và quy định pháp luật liên quan.

2. Chủ xe cơ giới muốn chấm dứt hợp đồng bảo hiểm phải thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo Giấy chứng nhận bảo hiểm muốn chấm dứt và các bằng chứng về việc xe cơ giới thuộc đối tượng được chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định tại khoản 1 Điều này.

Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt từ thời điểm doanh nghiệp bảo hiểm nhận được thông báo chấm dứt hợp đồng bảo hiểm.

3. Trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được thông báo, doanh nghiệp bảo hiểm phải hoàn lại cho chủ xe cơ giới 70% phần phí bảo hiểm tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm mà chủ xe cơ giới đã đóng phí bảo hiểm²⁹. Doanh nghiệp bảo hiểm không phải hoàn phí bảo hiểm trong trường hợp đã xảy ra sự kiện bảo hiểm và phát sinh trách nhiệm bồi thường bảo hiểm trước khi hợp đồng bảo hiểm bị chấm dứt.

4. Trường hợp chủ xe cơ giới không thông báo về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, nhưng doanh nghiệp bảo hiểm có những bằng chứng cụ thể về việc xe cơ giới thuộc đối tượng được chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định tại khoản 1 Điều này, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo bằng văn bản cho chủ xe cơ giới để thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định tại khoản 2 Điều này. Sau 15 ngày kể từ ngày nhận được thông báo mà chủ xe cơ giới không thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm mặc nhiên được chấm dứt. Doanh nghiệp bảo hiểm thực hiện hoàn phí bảo hiểm theo quy định tại khoản 3 Điều này. Trường hợp xảy ra sự kiện bảo hiểm trong vòng 15 ngày kể từ ngày doanh nghiệp bảo hiểm gửi thông báo cho chủ xe

²⁸ Đây đều là các trường hợp phải thu hồi GCN đăng ký xe. Tuy nhiên, theo quy định tại Thông tư số 15/2014/TT-BCA (Điều 19-Điều 21), việc thu hồi GCN trong hầu hết các trường hợp là thụ động. Phía cơ quan công an chỉ thực hiện khi có đơn đề nghị của chủ xe. Do đó, cần bổ sung các trường hợp chi tiết này vào bên cạnh các trường hợp quy định tại ND 103.

²⁹ Đề xuất sửa lại cho phù hợp với Điều 24 Luật kinh doanh bảo hiểm.

cơ giới về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm vẫn phải chịu trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm.

Điều 11. Giám định thiệt hại³⁰

1. Khi xảy ra tai nạn, doanh nghiệp bảo hiểm hoặc người được doanh nghiệp bảo hiểm ủy quyền phải phối hợp chặt chẽ với chủ xe, người lái xe và bên thứ ba hoặc người đại diện hợp pháp của các bên liên quan thực hiện việc giám định tổn thất để xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất. Kết quả giám định phải lập thành văn bản có chữ ký của các bên liên quan. Chi phí giám định thiệt hại do doanh nghiệp bảo hiểm chịu.

2. Trường hợp chủ xe, người lái xe không thống nhất về nguyên nhân và mức độ thiệt hại do doanh nghiệp bảo hiểm xác định, hai bên có thể trưng cầu giám định viên độc lập, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp các bên không thỏa thuận được việc trưng cầu giám định viên độc lập thì một trong các bên được yêu cầu toà án nơi xảy ra tổn thất hoặc nơi cư trú của người được bảo hiểm chỉ định giám định viên độc lập. Kết luận của giám định viên độc lập có giá trị bắt buộc đối với các bên.

3. Trường hợp kết luận của giám định viên độc lập khác với kết luận giám định của doanh nghiệp bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phải trả chi phí giám định viên độc lập. Trường hợp kết luận của giám định viên độc lập trùng với kết luận giám định của doanh nghiệp bảo hiểm, chủ xe cơ giới, người lái xe phải trả chi phí giám định viên độc lập.

4. Trong trường hợp đặc biệt không thể thực hiện được việc giám định, doanh nghiệp bảo hiểm được căn cứ vào các biên bản, kết luận của các cơ quan chức năng có thẩm quyền và các tài liệu liên quan để xác định nguyên nhân và mức độ thiệt hại.

Điều 12. Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm

Doanh nghiệp bảo hiểm không bồi thường thiệt hại đối với các trường hợp sau:

1. Hành động cố ý gây thiệt hại của chủ xe, người lái xe hoặc của người bị thiệt hại.

2. Người lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy không thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe cơ giới. Trường hợp người lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy nhưng đã thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, người lái xe thì không thuộc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm.

3. Người lái xe chưa đủ độ tuổi hoặc quá độ tuổi điều khiển xe cơ giới theo quy định pháp luật về giao thông đường bộ; Người lái xe không có Giấy phép lái xe. Trường hợp người lái xe bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe có thời hạn hoặc không có thời hạn thì được coi là không có Giấy phép lái xe; Giấy phép lái xe không hợp lệ (không do cơ quan có thẩm quyền cấp hoặc có phôi ghi ở mặt sau không trùng với số phôi được cấp mới nhất trong hệ thống thông tin

³⁰ Kế thừa quy định từ Điều 11 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

quản lý Giấy phép lái xe); Giấy phép lái xe hết hạn sử dụng tại thời điểm xảy ra tai nạn; Giấy phép lái xe không phù hợp đối với xe cơ giới bắt buộc phải có Giấy phép lái xe.

4. Thiệt hại gây ra hậu quả gián tiếp như: giảm giá trị thương mại, thiệt hại gắn liền với việc sử dụng và khai thác tài sản bị thiệt hại.

5. Thiệt hại đối với tài sản bị mất cắp hoặc bị cướp trong tai nạn.

6. Chiến tranh, khủng bố, động đất.

7. Thiệt hại đối với tài sản đặc biệt bao gồm: vàng, bạc, đá quý, tiền, các loại giấy tờ có giá trị như tiền, đồ cổ, tranh ảnh quý hiếm, thi hài, hài cốt.

8. Thiệt hại về tài sản do lái xe điều khiển xe mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn, sử dụng ma túy và chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật³¹.

Điều 13. Nguyên tắc bồi thường

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

Trường hợp người được bảo hiểm chết, mất năng lực hành vi dân sự theo tuyên bố của Tòa án, doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường trực tiếp cho người bị thiệt hại hoặc đại diện hợp pháp của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại đã chết, mất năng lực hành vi dân sự theo tuyên bố của Tòa án hoặc người chưa đủ sáu tuổi)³².

2. Trong vòng 3 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo của bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm về vụ tai nạn, doanh nghiệp bảo hiểm phải tạm ứng bồi thường đối với thiệt hại về người, cụ thể:

a) 30% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/1 người/1 vụ đối với trường hợp tử vong;

b) 10% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/1 người/1 vụ đối với các trường hợp tổn thương bộ phận được điều trị cấp cứu theo quy định pháp luật về y tế.

3. Mức bồi thường bảo hiểm:

a) 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 theo quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này hoặc theo thoả thuận (nếu có) giữa người được bảo hiểm và người bị thiệt hại hoặc đại diện hợp pháp của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại đã chết, mất năng lực hành vi dân sự theo tuyên bố của Tòa án hoặc người chưa đủ sáu tuổi) nhưng

³¹ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

³² Điều 21, 22 Bộ Luật Dân sự đối với các trường hợp mất năng lực hành vi dân sự, trẻ em dưới 6 tuổi, giao dịch dân sự phải do người đại diện theo pháp luật xác lập

không vượt quá mức bồi thường quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này. Trường hợp có quyết định của toà án thì căn cứ vào quyết định của toà án nhưng không vượt quá mức bồi thường quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này.

Trường hợp nhiều xe cơ giới gây tai nạn dẫn đến các thiệt hại về người, mức bồi thường được xác định theo mức độ lỗi của người được bảo hiểm nhưng tổng mức bồi thường không vượt quá mức trách nhiệm bảo hiểm.

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 đối với các đối tượng thuộc bên thứ ba bằng 50% mức bồi thường quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này³⁴ hoặc theo thoả thuận (nếu có) giữa người được bảo hiểm và người bị thiệt hại hoặc đại diện hợp pháp của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại đã chết, mất năng lực hành vi dân sự theo tuyên bố của Tòa án hoặc người chưa đủ sáu tuổi) nhưng không vượt quá 50% mức bồi thường quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này.

b) 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 người được bảo hiểm nhưng không vượt quá mức trách nhiệm bảo hiểm.

4. Doanh nghiệp bảo hiểm không có trách nhiệm bồi thường phần vượt quá mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định của Bộ Tài chính, trừ trường hợp chủ xe cơ giới tham gia hợp đồng bảo hiểm tự nguyện.

5. Trường hợp nhiều hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự được giao kết cho cùng một xe cơ giới, số tiền bồi thường chỉ được giải quyết theo hợp đồng bảo hiểm giao kết đầu tiên. Các hợp đồng bảo hiểm còn lại là vô hiệu, doanh nghiệp bảo hiểm phải hoàn lại cho bên mua bảo hiểm số phí bảo hiểm đã đóng, sau khi trừ đi các chi phí hợp lý có liên quan³⁵, nhưng không được thấp hơn 70% phần phí bảo hiểm tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm mà bên mua bảo hiểm đã đóng phí bảo hiểm.

Điều 14. Hồ sơ bồi thường

Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm phối hợp với bên mua bảo hiểm và các bên có liên quan để thu thập 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 gồm các tài liệu sau:

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

a) Giấy đăng ký xe (hoặc bản sao chứng thực Giấy đăng ký xe kèm bản gốc Giấy biên nhận của tổ chức tín dụng còn hiệu lực, thay cho bản chính Giấy đăng

³⁴ Kế thừa quy định từ Điều 13 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

³⁵ Tham khảo quy định tại Khoản 2 Điều 42 Luật KDBH.

ký xe trong thời gian tổ chức tin dụng giữ bản chính Giấy đăng ký xe) hoặc chứng từ chuyển quyền sở hữu xe và chứng từ nguồn gốc xe (trường hợp không có giấy đăng ký xe)³⁶;

b) Giấy phép lái xe;

c) Giấy chứng minh nhân dân/Thẻ Căn cước công dân hoặc Hộ chiếu hoặc các giấy tờ tùy thân khác của người lái xe;

d) Giấy chứng nhận bảo hiểm.

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:

a) Giấy chứng thương;

b) Giấy ra viện;

c) Giấy chứng nhận phẫu thuật;

d) Hồ sơ bệnh án;

đ) Giấy chứng từ/Trích lục khai tử hoặc các Giấy tờ khác do cơ quan công an cấp có ghi nhận việc tử vong của nạn nhân (trong trường hợp nạn nhân tử vong).

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

a) Hóa đơn, chứng từ hợp lệ về việc sửa chữa, thay mới tài sản bị thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra (trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm thực hiện sửa chữa, khắc phục thiệt hại, doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm thu thập giấy tờ này).

b) Các giấy tờ chứng minh chi phí cần thiết và hợp lý mà chủ xe đã chi ra để giảm thiểu tổn thất hay để thực hiện theo chỉ dẫn của doanh nghiệp bảo hiểm.

4. Bản sao các tài liệu liên quan của cơ quan có thẩm quyền do doanh nghiệp bảo hiểm thu thập trong các vụ tai nạn gây tử vong đối với hành khách và bên thứ ba, gồm:

a) Biên bản khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn;

b) Sơ đồ hiện trường, bản ảnh (nếu có);

c) Biên bản khám nghiệm phương tiện liên quan đến tai nạn;

d) Thông báo sơ bộ kết quả điều tra ban đầu vụ tai nạn giao thông hoặc thông báo kết luận điều tra, giải quyết vụ tai nạn giao thông (khi đã kết thúc điều tra).

5. Biên bản giám định xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất được thống nhất giữa các bên.

³⁶ Phù hợp với khoản 13 Điều 80 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP.

6. Các tài liệu khác có liên quan đến vụ tai nạn (nếu có) do bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm cung cấp.

Điều 15. Thời hạn yêu cầu, thanh toán và khiếu nại bồi thường

1. Thời hạn yêu cầu bồi thường là 01 năm kể từ ngày xảy ra tai nạn, trừ trường hợp chậm trễ do nguyên nhân khách quan và bất khả kháng theo quy định của pháp luật.

2. Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm phải gửi thông báo theo mẫu hoặc thông qua hình thức điện tử cho doanh nghiệp bảo hiểm; Chủ động thu thập và cung cấp các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm cho doanh nghiệp bảo hiểm.

3. Thời hạn thanh toán bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là 15 ngày kể từ khi nhận được đầy đủ hồ sơ bồi thường trách nhiệm hợp lệ và không quá 30 ngày trong trường hợp phải tiến hành xác minh hồ sơ.

4. Trường hợp từ chối bồi thường, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo bằng văn bản cho bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm biết lý do từ chối bồi thường trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được đầy đủ hồ sơ yêu cầu bồi thường bảo hiểm hợp lệ.

5. Thời hiệu khởi kiện về hợp đồng bảo hiểm là 03 năm kể từ thời điểm phát sinh tranh chấp³⁸.

Điều 16. Quyền của bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm

1. Được lựa chọn doanh nghiệp bảo hiểm để tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm giải thích, cung cấp các thông tin liên quan đến việc giao kết, thực hiện và chấm dứt hợp đồng bảo hiểm.

3. Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm dẫn đến giảm các rủi ro được bảo hiểm, có quyền yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm giảm mức phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm không chấp nhận giảm phí bảo hiểm, bên mua bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm.³⁹ Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt từ thời điểm doanh nghiệp bảo hiểm nhận được thông báo chấm dứt hợp đồng bảo hiểm. Hậu quả pháp lý của việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm thực hiện theo quy định tại khoản 3 Điều 10 Nghị định này.

4. Yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường nhanh chóng, đầy đủ và kịp thời theo hợp đồng bảo hiểm.

³⁸ Đề xuất sửa cho phù hợp với Điều 30 Luật KDBH.

⁴⁰ Kế thừa quy định tại Khoản 8 Điều 17 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

5. Bên mua bảo hiểm là đơn vị sản xuất kinh doanh, phí bảo hiểm được tính vào chi phí hoạt động kinh doanh; Bên mua bảo hiểm là cơ quan hành chính, đơn vị sự nghiệp của Nhà nước, phí bảo hiểm được bố trí trong kinh phí hoạt động thường xuyên của cơ quan, đơn vị.

6. Các quyền khác theo quy định của pháp luật.

Điều 17. Nghĩa vụ của bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm

1. Bên mua bảo hiểm phải tham gia và đóng đầy đủ phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo quy định tại Nghị định này và quy định của Bộ Tài chính. Khi mua bảo hiểm, phải cung cấp đầy đủ và trung thực những nội dung đã được quy định trong Giấy chứng nhận bảo hiểm.

2. Phối hợp với doanh nghiệp bảo hiểm xem xét tình trạng xe trước khi cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm.

3. Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm, phải kịp thời thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm để áp dụng phí bảo hiểm phù hợp cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm.

4. Phải luôn mang theo Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực khi tham gia giao thông, xuất trình giấy tờ này khi có yêu cầu của lực lượng cảnh sát giao thông và cơ quan chức năng có thẩm quyền khác theo quy định của pháp luật.

5. Tuân thủ các quy định về đảm bảo an toàn giao thông đường bộ.

6. Khi tai nạn giao thông xảy ra, phải có trách nhiệm:

a) Thông báo ngay cho doanh nghiệp bảo hiểm để phối hợp giải quyết, tích cực cứu chữa, hạn chế thiệt hại về người và tài sản, bảo vệ hiện trường tai nạn; thông báo ngay cho cơ quan Công an hoặc chính quyền địa phương nơi gần nhất để phối hợp giải quyết vụ tai nạn giao thông theo quy định pháp luật.

b) Không được di chuyển, tháo gỡ hoặc sửa chữa tài sản khi chưa có ý kiến chấp thuận của doanh nghiệp bảo hiểm; trừ trường hợp cần thiết để đảm bảo an toàn, để phòng hạn chế thiệt hại về người và tài sản hoặc phải thi hành theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền.

c) Tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp bảo hiểm trong quá trình xác minh các tài liệu do mình cung cấp.

7. Thông báo và trả tiền bồi thường cho người bị tai nạn hoặc người thừa kế hoặc người đại diện của người bị tai nạn biết số tiền họ được doanh nghiệp bảo hiểm trả đối với từng trường hợp thiệt hại về người theo quy định tại Điểm a khoản 3 Điều 13 Nghị định này.⁴⁰

⁴⁰ Kế thừa quy định tại Khoản 8 Điều 17 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

8. Phải thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm trong trường hợp xe cơ giới thuộc đối tượng được chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định tại khoản 1 Điều 10 Nghị định này.

9. Các trách nhiệm khác theo quy định của pháp luật.

Điều 18. Quyền của doanh nghiệp bảo hiểm

1. Thu phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo quy định của Bộ Tài chính. Trường hợp nhận được thông báo của chủ xe cơ giới có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền tính lại phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp bên mua bảo hiểm không chấp nhận tăng phí bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm, nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho bên mua bảo hiểm⁴¹. Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt kể từ thời điểm bên mua bảo hiểm nhận được thông báo đơn phương đình chỉ hợp đồng.

Trong vòng 5 ngày làm việc kể từ ngày chấm dứt hợp đồng, doanh nghiệp bảo hiểm phải hoàn lại 100% phần phí bảo hiểm tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm mà chủ xe cơ giới đã đóng phí bảo hiểm. Doanh nghiệp bảo hiểm không phải hoàn phí bảo hiểm trong trường hợp hợp đồng bảo hiểm đang có hiệu lực nhưng đã xảy ra sự kiện bảo hiểm và phát sinh trách nhiệm bồi thường.

2. Yêu cầu bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm cung cấp đầy đủ và trung thực những nội dung đã được quy định trong Giấy chứng nhận bảo hiểm; xem xét tình trạng xe cơ giới trước khi cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm.

3. Giảm trừ tối đa 5% số tiền bồi thường đối với thiệt hại về tài sản trong trường hợp bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm không thông báo tai nạn cho doanh nghiệp bảo hiểm theo quy định tại khoản 2 Điều 15 Nghị định này⁴² và không thực hiện nghĩa vụ thông báo trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm theo quy định tại khoản 3 Điều 17.

4. Yêu cầu Quỹ bảo hiểm xe cơ giới hoàn trả số tiền mà doanh nghiệp bảo hiểm đã tạm ứng bồi thường theo quy định tại khoản 2 Điều 13 Nghị định này đối với các trường hợp thiệt hại không thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm⁴³, khoản tiền tạm ứng bồi thường vượt mức bồi thường bảo hiểm theo quy định tại khoản 3 Điều 13 Nghị định này.

5. Đề nghị cơ quan Công an cung cấp bản sao các tài liệu liên quan đến vụ tai nạn theo quy định tại khoản 4 Điều 14 Nghị định này.

⁴¹ Đề xuất sửa cho phù hợp với Khoản 2 Điều 20 Luật kinh doanh bảo hiểm.

⁴² Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

⁴³ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

6. Từ chối giải quyết bồi thường đối với những trường hợp không thuộc trách nhiệm bảo hiểm quy định tại Điều 12 Nghị định này.

7. Kiến nghị sửa đổi, bổ sung quy tắc, điều khoản, biểu phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới phù hợp với thực tế triển khai loại hình bảo hiểm này.

8. Các quyền khác theo quy định của pháp luật.

Điều 19. Nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm

1. Cung cấp đầy đủ thông tin liên quan đến hợp đồng bảo hiểm, giấy chứng nhận bảo hiểm và giải thích rõ quy định bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới cho bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm.

2. Phải cấp⁴⁴ Giấy chứng nhận bảo hiểm cho bên mua bảo hiểm có đủ các nội dung theo quy định tại khoản 3 Điều 6 Nghị định này.⁴⁵

3. Trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm nhận được thông báo của bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm về sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến giảm các rủi ro được bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phải giảm phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm và hoàn trả số tiền chênh lệch cho bên mua bảo hiểm.

4. Không được chi hỗ trợ đại lý bán bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới dưới mọi hình thức ngoài mức hoa hồng bảo hiểm đại lý được hưởng theo quy định của Bộ Tài chính.

5. Không được khuyến mại dưới mọi hình thức đối với bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

6. Thông báo cho bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm, người bị tai nạn biết số tiền bồi thường thiệt hại về người và thanh toán số tiền bồi thường theo quy định tại khoản 3 Điều 13 Nghị định này.⁴⁶

7. Tam ứng bồi thường, chi trả bồi thường nhanh chóng và chính xác theo quy định của Nghị định này.

8. Phải tổ chức tuyên truyền rộng rãi về chế độ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

9. Thanh toán cho cơ quan Công an chi phí sao chụp những hồ sơ, biên bản tai nạn đã được cung cấp theo quy định pháp luật và có trách nhiệm giữ gìn bí mật trong quá trình điều tra.

10. Trong vòng 15 ngày trước khi hết thời hạn bảo hiểm phải thông báo cho bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm về việc hết thời hạn của hợp đồng bảo hiểm.

⁴⁴ Đề xuất sửa cho phù hợp với quy định tại khoản 3 Điều 7 dự thảo Nghị định.

⁴⁵ Nội dung của GCNBH được quy định rõ tại Nghị định này.

⁴⁶ Kế thừa quy định tại Khoản 8 Điều 19 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

11. Đóng góp Quỹ bảo hiểm xe cơ giới theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 25 Nghị định này⁴⁷.

12. Phải hạch toán tách biệt doanh thu phí bảo hiểm, hoa hồng, bồi thường và các khoản chi phí liên quan đến bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

13. Lập và gửi các báo cáo đối với bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo quy định sau:⁴⁸

a) Báo cáo nghiệp vụ:

Doanh nghiệp bảo hiểm phải lập và gửi Bộ Tài chính các báo cáo nghiệp vụ quý, năm (bao gồm cả bản cứng và bản mềm) theo mẫu quy định tại Phụ lục 2 và Phụ lục 3 ban hành kèm theo Nghị định này, cụ thể như sau:

- Báo cáo quý: Chậm nhất là 30 ngày, kể từ ngày kết thúc quý.

- Báo cáo năm: Chậm nhất là 90 ngày, kể từ ngày kết thúc năm.

b) Báo cáo doanh thu phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới:

Doanh nghiệp bảo hiểm phải lập và gửi Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam báo cáo (bao gồm cả bản cứng và bản mềm) theo mẫu quy định tại Phụ lục 4 ban hành kèm theo Nghị định này, cụ thể như sau:

Báo cáo năm: Chậm nhất là 90 ngày, kể từ ngày kết thúc năm.

c) Ngoài các báo cáo theo quy định tại điểm a và điểm b khoản này, doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm lập và gửi báo cáo đột xuất theo yêu cầu của Bộ Tài chính.

14. Chịu sự kiểm tra, giám sát của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

15. Tổ chức thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc về trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

16. Các trách nhiệm khác theo quy định của pháp luật.

Điều 20. Giải quyết tranh chấp⁴⁹

Mọi tranh chấp phát sinh từ hợp đồng bảo hiểm trước hết giải quyết trên cơ sở thương lượng theo thỏa thuận tại hợp đồng bảo hiểm hoặc theo thủ tục hòa giải thương mại trước khi đưa ra giải quyết tại Tòa án có thẩm quyền.

⁴⁷ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

⁴⁸ Kế thừa quy định từ Khoản 14, Điều 19 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

⁴⁹ Bổ sung theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ. Thủ tục hòa giải thương mại được quy định tại Nghị định số 22/2017/NĐ-CP ngày 24/2/2017 của Chính phủ về hòa giải thương mại.

Mục 2

PHÒNG, CHỐNG GIAN LẬN BẢO HIỂM⁵⁰

Điều 21. Trách nhiệm trong việc phòng, chống gian lận bảo hiểm

Doanh nghiệp bảo hiểm, bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm và các cơ quan chức năng có liên quan có trách nhiệm trong việc phòng, chống gian lận bảo hiểm khi thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo Điều 22 Nghị định này.

Điều 22. 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 quy trình, quy chế 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 có trách nhiệm 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 XE CƠ GIỚI

Điều 23. Nguyên tắc quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới⁵¹

1. Quỹ bảo hiểm xe cơ giới là Quỹ do các doanh nghiệp bảo hiểm triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (trừ doanh nghiệp tái bảo hiểm) đóng góp, được quản lý tập trung tại Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam, có tài khoản riêng tại ngân hàng thương mại và được sử dụng con dấu của Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam.

2. Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam quản lý và sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới bảo đảm an toàn⁵² hiệu quả và đúng mục đích theo quy định tại Nghị định này và các quy định khác của pháp luật liên quan.

⁵⁰ Bổ sung theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

⁵¹ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ. Nội dung kế thừa từ Điều 2 Thông tư số 103/2009/TT-BTC.

3. Bộ Tài chính (Cục Quản lý, giám sát bảo hiểm) giám sát việc quản lý, sử dụng, thanh toán và quyết toán Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.

Điều 24. Nguồn hình thành Quỹ bảo hiểm xe cơ giới⁵³

1. Đóng góp của doanh nghiệp bảo hiểm được phép triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Thu từ lãi tiền gửi.

3. Số dư Quỹ bảo hiểm xe cơ giới năm trước được chuyển sang năm sau sử dụng.

4. Các nguồn tài trợ, hỗ trợ của các tổ chức, cá nhân.

5. Các khoản thu hợp pháp khác (nếu có).

Điều 25. Mức đóng góp của doanh nghiệp bảo hiểm vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới⁵⁴

1. Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm trích tối đa 1% 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 để đóng vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới⁵⁵.

2. 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 bảo hiểm xe cơ giới 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.

3. Trước ngày 30 tháng 4 hàng năm, Bộ Tài chính thông báo tỷ lệ đóng góp vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới trên cơ sở đề nghị của Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam.

Điều 26. Nội dung chi của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới⁵⁶

1. Quỹ bảo hiểm xe cơ giới được sử dụng cho các mục đích sau:

a) Công tác đề phòng, hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông đường bộ.

b) Tổ chức 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.

c) Chi hỗ trợ nhân đạo với các mức cụ thể như sau:

⁵² Tham khảo bổ sung theo Điều 104 Nghị định số 73/2008/NĐ-CP.

⁵³ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ. Nội dung kế thừa từ Điều 3 Thông tư số 103/2009/TT-BTC.

⁵⁴ Sửa đổi theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ. Kế thừa nội dung từ Điều 4 Thông tư số 103/2009/TT-BTC.

⁵⁵ Sửa đổi theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

⁵⁶ Sửa đổi theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ. Kế thừa nội dung từ Điều 4 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP.

- Trong các trường hợp không xác định được xe gây tai nạn, xe không tham gia bảo hiểm và các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo quy định tại Điều 12 Nghị định này (trừ hành động cố ý gây thiệt hại của chủ xe, lái xe hoặc của người bị thiệt hại): 30% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/1 người/1 vụ đối với trường hợp tử vong; 10% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/1 người/1 vụ đối với các trường hợp tổn thương bộ phận được điều trị cấp cứu theo quy định pháp luật về y tế.

- Trong các trường hợp thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm, Quỹ bảo hiểm xe cơ giới hoàn trả doanh nghiệp bảo hiểm khoản tiền chênh lệch giữa số tiền tạm ứng bồi thường so với số tiền bồi thường bảo hiểm thực tế theo quy định tại khoản 3 Điều 13 Nghị định này.

d) Hỗ trợ cho lực lượng công an trong công tác tuần tra, kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới trong việc thực hiện quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và công tác điều tra xác minh các vụ gian lận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo yêu cầu của cơ quan chức năng hoặc doanh nghiệp bảo hiểm.

đ) Hỗ trợ khen thưởng thành tích cho các tổ chức, cá nhân có thành tích trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, đề phòng hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông, bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ⁵⁸.

e) 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.

g) Chi cho hoạt động của Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN và hoạt động của Cơ quan quốc gia Việt Nam thực hiện Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN theo quy định tại Nghị định thư số 5 của Hiệp định khung ASEAN về tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh⁵⁹.

h) Chi quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới và chi khác⁶⁰.

2. Bộ Tài chính hướng dẫn cụ thể tỷ lệ của từng nội dung chi quy định tại khoản 1 Điều này⁶¹.

Điều 27. Quản trị, điều hành hoạt động của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới⁶²

1. Cơ cấu tổ chức quản lý, điều hành Quỹ bảo hiểm xe cơ giới bao gồm Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới; Ban điều hành Quỹ bảo hiểm xe cơ giới;

⁵⁸ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

⁵⁹ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ. Nội dung kế thừa từ Khoản 6 Điều 6 Thông tư số 103/2009/TT-BTC.

⁶⁰ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ. Nội dung kế thừa từ Khoản 7 Điều 6 Thông tư số 103/2009/TT-BTC.

⁶¹ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

⁶² Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ. Kế thừa một phần nội dung từ Điều 7 Thông tư số 103/2009/TT-BTC.

Ban kiểm soát Quỹ bảo hiểm xe cơ giới. Văn phòng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới là cơ quan giúp việc cho bộ máy quản lý, điều hành Quỹ bảo hiểm xe cơ giới, được đặt tại cơ quan thường trực Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam.

2. Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới chịu trách nhiệm trước pháp luật, trước Bộ trưởng Bộ Tài chính về việc điều hành Quỹ, quy định cụ thể về cơ cấu tổ chức quản trị điều hành, công tác lập dự toán, kế toán và quyết toán Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.

3. Báo cáo quyết toán năm của Quỹ phải được gửi Bộ Tài chính (Cục Quản lý, giám sát bảo hiểm), các doanh nghiệp bảo hiểm phi nhân thọ trước ngày 31 tháng 3 của năm kế tiếp.

Điều 28. Quy trình, thủ tục và hồ sơ chi trả bồi thường nhân đạo⁶³

1. Việc chi trả bồi thường nhân đạo phải đảm bảo đúng mục đích, đúng đối tượng quy định.

2. Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới quy định cụ thể quy trình, thủ tục và hồ sơ chi trả bồi thường nhân đạo, hoàn trả khoản tam ứng bồi thường bảo hiểm theo quy định tại khoản 4 Điều 18 Nghị định này.

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 29. Nguyên tắc quản lý, vận hành và khai thác Cơ sở dữ liệu⁶⁴

1. Cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới là 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 theo quy định tại Nghị định này (Cơ sở dữ liệu) phục vụ cho công tác quản lý, giám sát của Nhà nước và hoạt động của doanh nghiệp bảo hiểm. Cơ sở dữ liệu 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.

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

3. Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới quản lý, quản trị, vận hành, khai thác, phát triển 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.

⁶³ Bổ sung theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

⁶⁴ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

4. Bộ Tài chính giám sát việc quản lý, quản trị, vận hành, khai thác và phát triển Cơ sở dữ liệu quy định tại Nghị định này.

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 30. Nhiệm vụ và quyền hạn của Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới

1. Xây dựng và triển khai thực hiện các chính sách quản lý, phân quyền, quản trị, cập nhật dữ liệu, khai thác, sử dụng và bảo mật thông tin Cơ sở dữ liệu.

2. Phối hợp với các doanh nghiệp bảo hiểm tổng hợp kiến nghị nâng cấp, hoàn thiện Cơ sở dữ liệu để báo cáo Bộ Tài chính; thực hiện điều chỉnh, hoàn thiện cấu hình hệ thống và triển khai các dự án kết nối, nâng cấp Cơ sở dữ liệu; báo cáo Bộ Tài chính tiến độ, kết quả thực hiện.

3. Kiểm tra, theo dõi thường xuyên việc cập nhật thông tin, dữ liệu định kỳ của doanh nghiệp bảo hiểm; tổng hợp khó khăn, vướng mắc, kiến nghị, giải quyết và báo cáo Bộ Tài chính.

4. Trước ngày 20 của tháng kế tiếp kể từ ngày kết thúc quý, tổng hợp, báo cáo Bộ Tài chính về tình hình cập nhật dữ liệu của các doanh nghiệp bảo hiểm.

5. Các nhiệm vụ và quyền hạn khác theo quy định pháp luật.

Điều 31. Nhiệm vụ và quyền hạn của doanh nghiệp bảo hiểm

1. Trách nhiệm xây dựng và vận hành hệ thống công nghệ thông tin đảm bảo việc thống kê và cập nhật tình hình triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới đảm bảo kết nối vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Doanh nghiệp bảo hiểm phải cung cấp lên hệ thống cơ sở dữ liệu tối thiểu các thông tin sau:⁶⁵

a) Thông tin về chủ xe cơ giới: Tên, địa chỉ, số điện thoại (nếu có), số Giấy chứng minh nhân dân/Thẻ căn cước công dân của chủ xe hoặc số hộ chiếu (đối với chủ xe là cá nhân);

b) Thông tin về xe cơ giới: Số biển kiểm soát hoặc số khung, số máy, loại xe, trọng tải (đối với xe ô tô), số chỗ ngồi (đối với xe ô tô), mục đích sử dụng xe (đối với xe ô tô), nhãn hiệu, dung tích, màu sơn, năm sản xuất;

c) Thông tin về doanh nghiệp bảo hiểm: Tên, địa chỉ, số điện thoại đường dây nóng;

d) Mức trách nhiệm bảo hiểm dân sự đối với hành khách và bên thứ ba;

đ) Trách nhiệm của chủ xe, người lái xe khi xảy ra tai nạn;

⁶⁵ Kế thừa quy định tại Khoản 13 Điều 19 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

e) Thời hạn bảo hiểm, số giấy chứng nhận bảo hiểm, phí bảo hiểm, thời hạn thanh toán phí bảo hiểm, ngày cấp đơn, nơi cấp đơn; người cấp đơn (nếu có);

g) Thông tin bồi thường bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; Thông tin về số vụ tai nạn và xử phạt vi phạm hành chính thu thập được thông qua kết nối cơ sở dữ liệu với cơ sở dữ liệu của Bộ Công an.

2. Định kỳ trước ngày 15 hàng tháng thực hiện kết nối, nhập dữ liệu vào Cơ sở dữ liệu, bảo đảm thời gian, tính chính xác và đầy đủ của dữ liệu theo quy định tại Nghị định này. Trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm không thực hiện, sẽ bị xem xét, hạn chế quyền khai thác và sử dụng Cơ sở dữ liệu.

3. Được quyền khai thác dữ liệu của doanh nghiệp mình và dữ liệu chung, tổng hợp của toàn thị trường về tình hình triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

4. Thông báo các vướng mắc trong quá trình khai thác, sử dụng và đề xuất kiến nghị giải quyết gửi Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.

5. Phối hợp với Quỹ bảo hiểm xe cơ giới trong việc điều chỉnh, hoàn thiện cấu hình hệ thống và triển khai các dự án kết nối, nâng cấp Cơ sở dữ liệu.

6. Các nhiệm vụ và quyền hạn khác theo quy định pháp luật.

Chương V

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 32. Trách nhiệm của Bộ Tài chính⁶⁶

1. Chủ trì hướng dẫn, tuyên truyền thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Quy định về mức trách nhiệm bảo hiểm, mức phí bảo hiểm, tỷ lệ cụ thể của từng nội dung chi của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới, thông báo mức đóng góp Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.

3. Giám sát việc quản lý, sử dụng thanh toán và quyết toán Quỹ bảo hiểm xe cơ giới; Việc quản lý, quản trị, vận hành, khai thác và phát triển Cơ sở dữ liệu.

4. Chủ trì thanh tra, kiểm tra, giám sát các doanh nghiệp bảo hiểm trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

5. Chỉ đạo các lực lượng chức năng xử phạt vi phạm hành chính các doanh nghiệp bảo hiểm vi phạm các quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo quy định tại Nghị định này và các quy định khác của pháp luật liên quan.

6. Chủ trì hướng dẫn Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam, các doanh nghiệp bảo hiểm triển khai xây dựng cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

⁶⁶ Kế thừa Điều 22 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP.

Điều 33. Trách nhiệm của Bộ Công an⁶⁷

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 lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác liên quan giám sát và kiểm tra các chủ xe cơ giới kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới, người lái xe tham gia giao thông không có hoặc không mang theo Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực.

3. Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông, Cảnh sát điều tra cung cấp theo quy định bản sao các tài liệu liên quan đến các vụ tai nạn giao thông cho doanh nghiệp bảo hiểm để giải quyết bồi thường theo quy định tại khoản 4 Điều 14 đáp ứng thời hạn yêu cầu và khiếu nại bồi thường quy định tại Điều 15 Nghị định này.

4. Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác liên quan có trách nhiệm đấu tranh phòng chống tội phạm trong lĩnh vực bảo hiểm trách nhiệm dân sự của xe cơ giới; phối hợp với các đơn vị của Bộ Tài chính trong việc kiểm tra, giám sát các doanh nghiệp bảo hiểm trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

5. Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác thực hiện việc chia sẻ và kết nối hệ thống cơ sở dữ liệu về xe cơ giới do ngành Công an quản lý (số lần vi phạm quy định pháp luật về trật tự an toàn giao thông và số lần gây tai nạn của xe và người lái xe) vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới phục vụ công tác quản lý bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Điều 34. Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải⁶⁸

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 các cơ quan đăng kiểm khi kiểm định an toàn kỹ thuật xe cơ giới phải yêu cầu chủ xe cơ giới xuất trình Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực. Cơ quan đăng kiểm chỉ cấp tem kiểm định, Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho xe cơ giới khi chủ xe có Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực.

3. Phối hợp với Bộ Tài chính trong việc kiểm tra, giám sát các doanh nghiệp bảo hiểm trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

4. Thực hiện việc chia sẻ và kết nối hệ thống cơ sở dữ liệu về xe cơ giới do ngành mình quản lý vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

⁶⁷ Kế thừa Điều 23 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP.

⁶⁸ Kế thừa Điều 23 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP.

5. Phối hợp với các cơ quan chức năng áp dụng các biện pháp về phòng và hạn chế tổn thất trong giao thông đường bộ theo đúng quy định của pháp luật.

Điều 35. Trách nhiệm của Bộ Y tế⁶⁹

Chỉ đạo các cơ sở y tế Trung ương và địa phương trong việc cung cấp các bản sao hồ sơ bệnh án, các tài liệu liên quan đến việc cấp cứu, chữa trị các nạn nhân bị tai nạn về giao thông đường bộ để tạo điều kiện cho doanh nghiệp bảo hiểm nhanh chóng hoàn thiện hồ sơ bồi thường, đảm bảo quyền lợi cho người tham gia bảo hiểm.

Điều 36. Trách nhiệm của Bộ Thông tin và Truyền thông⁷⁰

1. Chỉ đạo các cơ quan thông tin, báo chí Trung ương và địa phương thường xuyên tuyên truyền, phổ biến về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Đài truyền hình Việt Nam, Đài tiếng nói Việt Nam dành thời lượng phát sóng nhất định để thường xuyên tuyên truyền, phổ biến về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Điều 37. Trách nhiệm của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ⁷¹

1. Phối hợp với Bộ Tài chính trong việc kiểm tra, giám sát việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Thực hiện các nhiệm vụ khác thuộc thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

Điều 38. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương⁷²

1. Chỉ đạo các cơ quan chức năng, các cấp chính quyền tổ chức thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới trên địa bàn.

2. Chỉ đạo các cơ quan thông tấn, báo chí địa phương thường xuyên tuyên truyền, phổ biến về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

3. Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng cảnh sát khác có liên quan trên địa bàn tổ chức kiểm tra, xử lý các chủ xe cơ giới không tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

4. Thực hiện các nhiệm vụ khác thuộc thẩm quyền.

Điều 39. Trách nhiệm của Bộ tư lệnh Bộ đội Biên phòng⁷³

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

⁶⁹ Kế thừa Điều 24 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP.

⁷⁰ Kế thừa Điều 25 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP.

⁷¹ Kế thừa Điều 26 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP.

⁷² Kế thừa Điều 27 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP.

⁷³ 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.

2. Chỉ đạo Bộ đội biên phòng cửa khẩu đường bộ 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 Cơ quan quốc gia Việt Nam trong việc cấp giấy chứng nhận bảo hiểm, thẻ xanh theo quy định tại Nghị định này.

Điều 40. Trách nhiệm của Ủy ban Quốc gia về An toàn Giao thông⁷⁴

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 bảo hiểm 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 41. Trách nhiệm của Cơ quan Quốc gia Việt Nam thực hiện Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN⁷⁵

1. Cơ quan Quốc gia Việt Nam thực hiện Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN (gọi tắt là Cơ quan Quốc gia bảo hiểm xe cơ giới) là cơ quan thường trực giúp các Bộ, ngành liên quan trong việc triển khai thực hiện Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN.

2. Bộ Tài chính quy định chức năng, nhiệm vụ và tổ chức hoạt động của cơ quan Quốc gia bảo hiểm xe cơ giới.

3. 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 Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN⁷⁶.

Điều 42. Trách nhiệm của Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam⁷⁷

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 43. Trách nhiệm của Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam

1. Trước ngày 31 tháng 3 hàng năm, đề nghị Bộ Tài chính về tỷ lệ đóng góp vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới theo quy định tại khoản 2 Điều 25 Nghị định này.

⁷⁴ Bổ sung theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng.

⁷⁵ Kế thừa quy định tại Điều 28 Nghị định 103/2008/NĐ-CP.

⁷⁶ Bổ sung theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng.

⁷⁷ Bổ sung theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng.

2. Quy định cơ cấu tổ chức, quản trị điều hành, công tác lập dự toán, kế toán và quyết toán Quỹ bảo hiểm xe cơ giới theo quy định tại khoản 2 Điều 27 Nghị định này.

3. Quy định cụ thể quy trình, thủ tục và hồ sơ chi trả bồi thường nhân đạo, hoàn trả khoản tạm ứng bồi thường theo quy định tại khoản 2 Điều 28 Nghị định này.

4. Quản lý, quản trị, vận hành và duy trì hoạt động của cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo quy định tại khoản 3 Điều 29 Nghị định này.

5. 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.

Chương VI

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 44. Điều khoản chuyển tiếp

1. Các hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới đã giao kết trước ngày Nghị định này có hiệu lực thì tiếp tục thực hiện theo quy định của pháp luật tại thời điểm giao kết hợp đồng. Trường hợp sửa đổi, bổ sung sau thời điểm Nghị định này có hiệu lực, thực hiện theo quy định tại Nghị định này.

2. Các hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới giao kết kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực tiếp tục áp dụng mức phí bảo hiểm và mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định tại Điều 8 và Điều 9 Thông tư số 22/2016/TT-BTC ngày 16/2/2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định Quy tắc, điều khoản, biểu phí và mức trách nhiệm bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới cho đến khi Bộ Tài chính có văn bản quy định mức phí bảo hiểm và mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định tại khoản 2 Điều 7 và khoản 2 Điều 8 Nghị định này.

Điều 45. Hiệu lực thi hành

1. Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngàytháng....năm 2020.

2. Nghị định này thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16 tháng 9 năm 2008 của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2013 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16 tháng 9 năm 2008 của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.⁷⁸

3. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung

⁷⁸ Bãi bỏ Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP

ương và các đối tượng áp dụng của Nghị định chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này./.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- VP BCĐ TW về phòng, chống tham nhũng;
- HĐND, UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTCP, Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTTH (5b).

**TM. CHÍNH PHỦ
THỦ TƯỚNG**

Nguyễn Xuân Phúc

PHỤ LỤC 1
BẢNG QUY ĐỊNH TRẢ TIỀN BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI VỀ NGƯỜI
(Ban hành kèm theo Nghị định số/ND-CP ngày tháng năm 2020
của Chính phủ)

A. CÁC TRƯỜNG HỢP ĐƯỢC GIẢI QUYẾT BỒI THƯỜNG 100% MỨC TRÁCH NHIỆM BẢO HIỂM

1. Chết
2. Tổn thương não gây di chứng sống kiểu thực vật

B. CÁC TRƯỜNG HỢP TỔN THƯƠNG BỘ PHẬN

Số tiền bồi thường = Tỷ lệ tổn thương x Mức trách nhiệm bảo hiểm

1. TỶ LỆ PHẦN TRĂM TỔN THƯƠNG CƠ THỂ DO TỔN THƯƠNG XƯƠNG SỌ VÀ HỆ THẦN KINH	%
I. Tổn thương xương sọ	
1. Mê hoặc mất bàn ngoài xương sọ	
1.1. Đường kính hoặc chiều dài từ 3cm trở xuống	5 - 7
1.2. Đường kính hoặc chiều dài trên 3cm	11 - 15
2. Nứt, vỡ xương vòm sọ	
2.1. Chiều dài đường nứt, vỡ dưới 3cm	8 - 10
2.2. Chiều dài đường nứt, vỡ dưới 3cm, điện não có ổ tổn thương tương ứng	11 - 15
2.3. Chiều dài đường nứt, vỡ từ 3cm đến 5cm, điện não có ổ tổn thương tương ứng	16 - 20
2.4. Chiều dài đường nứt, vỡ trên 5cm, điện não có ổ tổn thương tương ứng	21 - 25
* Ghi chú: Nếu đường nứt, vỡ lan từ vòm sọ xuống nền sọ: - Tính tỷ lệ % TTCT theo kích thước đường nứt, vỡ. - Lấy phần ưu thế/tính theo phần lớn hơn/lấy tỷ lệ % TTCT ở mức tối đa.	
3. Nứt, vỡ nền sọ	
3.1. Chiều dài đường nứt, vỡ dưới 5cm	16 - 20
3.2. Chiều dài đường nứt, vỡ dưới 5cm, điện não có ổ tổn thương tương ứng	21 - 25
3.3. Chiều dài đường nứt, vỡ từ 5cm trở lên, điện não có ổ tổn thương tương ứng	26 - 30
3.4. Nứt, vỡ nền sọ để lại di chứng rò nước não tủy vào tai hoặc mũi điều trị không kết quả	61 - 65
4. Lún xương sọ	
4.1. Lún bàn ngoài xương sọ kích thước hoặc đường kính dưới 3cm	8 - 10
4.2. Lún bàn ngoài xương sọ kích thước hoặc đường kính dưới 3cm, điện não có ổ tổn thương tương ứng	11 - 15

4.3.	Lún bàn ngoài xương sọ kích thước hoặc đường kính từ 3cm trở lên, điện não có ổ tổn thương tương ứng	16 - 20
4.4.	Lún cả 2 bàn xương sọ kích thước hoặc đường kính dưới 3cm, điện não có ổ tổn thương tương ứng	21 - 25
4.5.	Lún cả 2 bàn xương sọ kích thước hoặc đường kính từ 3cm trở lên, điện não có ổ tổn thương tương ứng	26 - 30
	<i>* Ghi chú:</i>	
	- Mục I: Nếu điện não không có ổ tổn thương tương ứng, tính bằng tỷ lệ % TTCT của tổn thương có kích thước nhỏ hơn liền kề.	
	- Mục I.4.4 và I.4.5: Nếu đã phẫu thuật nâng xương lún, tính bằng tỷ lệ % TTCT của tổn thương có kích thước nhỏ hơn liền kề.	
5.	Khuyết xương sọ	
5.1.	Đường kính ổ khuyết từ 2cm trở xuống	16 - 20
5.2.	Đường kính ổ khuyết từ lớn hơn 2cm đến 6cm, đáy phập phồng	26 - 30
5.3.	Đường kính ổ khuyết từ lớn hơn 6cm đến 10cm, đáy phập phồng	31 - 35
5.4.	Đường kính ổ khuyết từ 10cm trở lên, đáy phập phồng	41 - 45
	<i>* Ghi chú: Mục I.5: Nếu đáy ổ khuyết chắc hoặc được vá bằng mảnh xương hoặc bằng vật liệu nhân tạo, tính bằng tỷ lệ % TTCT của tổn thương có đường kính nhỏ hơn liền kề.</i>	
5.5.	Ổ khuyết sọ cũ, bị chấn thương lại phải mở rộng để xử lý: Tính tỷ lệ % TTCT của phần mở thêm	
II.	Chấn động não	
1.	Chấn động não điều trị ổn định	1 - 5
2.	Chấn động não điều trị không ổn định	6 - 10
	<i>* Ghi chú: Mục II. Khi đánh giá kết hợp với điện não đồ.</i>	
III.	Ổ khuyết não, ổ tổn thương não không có di chứng chức năng hệ thần kinh	
1.	Ổ khuyết hoặc ổ tổn thương não đường kính nhỏ hơn 2cm	21 - 25
2.	Ổ khuyết hoặc ổ tổn thương não đường kính từ 2cm đến 5cm	26 - 30
3.	Ổ khuyết hoặc ổ tổn thương não đường kính lớn hơn 5cm đến 10cm	31 - 35
4.	Ổ khuyết hoặc ổ tổn thương não đường kính lớn hơn 10cm	36 - 40
5.	Ổ khuyết hoặc ổ tổn thương não thông hoặc gây biến đổi hình thể não thất	41
6.	Máu tụ ngoài màng cứng hoặc dưới màng cứng đã điều trị không có di chứng thần kinh	11 - 15
7.	Máu tụ ngoài màng cứng hoặc dưới màng cứng đã điều trị còn ổ dịch không có di chứng thần kinh	16 - 20
8.	Chảy máu dưới màng nhện đã điều trị không có di chứng thần kinh	11 - 15
9.	Chấn thương, vết thương não gây rò động - tĩnh mạch không gây di chứng chức năng	16 - 20
10.	Tổn thương não có từ trước đã ổn định sau đó lại bị tổn thương: Tính tỷ lệ % TTCT của tổn thương mới	

<p><i>* Ghi chú: Mục III:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Các tổn thương còn hình ảnh tổn thương trên chẩn đoán hình ảnh thì được tính tỷ lệ (%) TTCT như trên. - Những tổn thương không còn hình ảnh tổn thương trên chẩn đoán hình ảnh thì tính tỷ lệ % TTCT tại thời điểm giám định như sau: <ul style="list-style-type: none"> - Từ mục III. 1 đến III. 5: <ul style="list-style-type: none"> + Không phải mổ: 5 - 8%. + Phải mổ: 11 - 15%. - Từ mục III. 6 đến III.7: <ul style="list-style-type: none"> + Máu tụ ngoài màng cứng: 5%. + Máu tụ dưới màng cứng: 8%. - Mục III.8: 8 - 10%. - Nếu nhiều tổn thương do 1 lần tác động gây ra, cộng tỷ lệ % TTCT của các tổn thương theo phương pháp cộng tại Thông tư. Mỗi tổn thương được tính tỷ lệ (%) TTCT ở mức tối thiểu của khung tỷ lệ (%) TTCT. - Nếu có nhiều ổ tổn thương trong não ở các vị trí khác nhau thì tính tổng đường kính các ổ tổn thương cộng lại. 	
IV. Di vật trong não	
1. Một di vật	21 - 25
2. Từ hai di vật trở lên	26 - 30
V. Tổn thương não gây di chứng tổn thương chức năng thần kinh	
1. Tổn thương não gây di chứng sống kiểu thực vật	99
2. Liệt	
2.1. Liệt tứ chi mức độ nhẹ	61 - 63
2.2. Liệt tứ chi mức độ vừa	81 - 83
2.3. Liệt tứ chi mức độ nặng	93 - 95
2.4. Liệt nửa người mức độ nhẹ	36 - 40
2.5. Liệt nửa người mức độ vừa	61 - 63
2.6. Liệt nửa người mức độ nặng	71 - 73
2.7. Liệt hoàn toàn nửa người	85
2.8. Liệt hai tay hoặc hai chân mức độ nhẹ	36 - 40
2.9. Liệt hai tay hoặc hai chân mức độ vừa	61 - 63
2.10. Liệt hai tay hoặc hai chân mức độ nặng	75 - 77
2.11. Liệt hoàn toàn hai tay hoặc hai chân	87
2.12. Liệt một tay hoặc một chân mức độ nhẹ	21 - 25
2.13. Liệt một tay hoặc một chân mức độ vừa	36 - 40
2.14. Liệt một tay hoặc một chân mức độ nặng	51 - 55
2.15. Liệt hoàn toàn một tay hoặc một chân	61
<p><i>* Ghi chú: Từ mục V.2.9 đến V.2.15: Liệt chi trên thì lấy tỷ lệ % TTCT tối đa, liệt chi dưới thì lấy tỷ lệ % TTCT tối thiểu.</i></p>	
3. Rối loạn ngôn ngữ	

3.1.	Mất vận động ngôn ngữ kiểu Broca mức độ nhẹ	16 - 20
3.2.	Mất vận động ngôn ngữ kiểu Broca mức độ vừa	31 - 35
3.3.	Mất vận động ngôn ngữ kiểu Broca mức độ nặng	41 - 45
3.4.	Mất vận động ngôn ngữ kiểu Broca mức độ rất nặng	51 - 55
3.5.	Mất vận động ngôn ngữ kiểu Broca hoàn toàn	61
3.6.	Mất hiểu lời kiểu Wernicke mức độ nhẹ	16 - 20
3.7.	Mất hiểu lời kiểu Wernicke mức độ vừa	31 - 35
3.8.	Mất hiểu lời kiểu Wernicke mức độ nặng	41 - 45
3.9.	Mất hiểu lời kiểu Wernicke mức độ rất nặng	51 - 55
3.10.	Mất hiểu lời kiểu Wernicke mức độ hoàn toàn	63
	<i>* Ghi chú: Nếu rối loạn ngôn ngữ cả hai kiểu thì tính tỷ lệ % TTCT tối thiểu của từng tổn thương rồi cộng theo phương pháp cộng.</i>	
3.1.1.	Mất đọc	41 - 45
3.1.2.	Mất viết	41 - 45
4.	Quên (không chú ý) sử dụng nửa người	31 - 35
5.	Tổn thương ngoại tháp: Áp dụng tỷ lệ % TTCT riêng cho từng hội chứng: Parkinson, Tiểu não, run	
5.1.	Tổn thương ngoại tháp mức độ nhẹ	26 - 30
5.2.	Tổn thương ngoại tháp mức độ vừa	61 - 63
5.3.	Tổn thương ngoại tháp mức độ nặng	81 - 83
5.4.	Tổn thương ngoại tháp mức độ rất nặng	91 - 93
6.	Tổn thương não gây di chứng chức năng cơ quan khác (thị lực, thính lực...) tính theo tỷ lệ % TTCT của cơ quan tương ứng	
VI.	Tổn thương tủy	
1.	Tổn thương hồi phục hoàn toàn hoặc gần như hoàn toàn	5 - 7
2.	Tổn thương tủy toàn bộ kiểu khoanh đoạn	
2.1.	Tổn thương nón tủy không hoàn toàn	36 - 40
2.2.	Tổn thương nón tủy toàn bộ (mất cảm giác vùng đáy chậu, rối loạn cơ tròn, không liệt hai chi dưới)	55
2.3.	Tổn thương tủy thắt lưng toàn bộ kiểu khoanh đoạn	96
2.4.	Tổn thương tủy ngực toàn bộ kiểu khoanh đoạn	97
2.5.	Tổn thương tủy cổ toàn bộ kiểu khoanh đoạn	99
2.6.	Tổn thương nửa tủy toàn bộ (hội chứng Brown - Sequard, tủy cổ C ₄)	89
3.	Tổn thương tủy gây liệt đơn thuần: Áp dụng tỷ lệ % TTCT Mục V.2.	
4.	Tổn thương tủy gây mất cảm giác kiểu đường dẫn truyền	
4.1.	Tổn thương tủy gây giảm cảm giác (nông hoặc sâu) một bên từ ngực trở xuống	26 - 30
4.2.	Tổn thương tủy gây mất hoàn toàn cảm giác (nông hoặc sâu) một bên từ ngực trở xuống (dưới khoanh đoạn ngực T ₅)	31 - 35
4.3.	Tổn thương tủy gây giảm cảm giác (nông hoặc sâu) nửa người	31 - 35
4.4.	Tổn thương tủy gây mất hoàn toàn cảm giác (nông hoặc sâu) nửa	45

người	
VII. Tồn thương rễ, đám rối, dây thần kinh	
1. Tồn thương rễ thần kinh	
1.1. Tồn thương không hoàn toàn một rễ (không tính rễ cổ C ₄ , C ₅ , C ₆ , C ₇ , C ₈ , rễ ngực T ₁ , rễ thắt lưng L ₅ , rễ cùng S ₁) một bên	3 - 5
1.2. Tồn thương hoàn toàn một rễ (không tính rễ cổ C ₄ , C ₅ , C ₆ , C ₇ , C ₈ , rễ ngực T ₁ , rễ thắt lưng L ₅ , rễ cùng S ₁) một bên	9
1.3. Tồn thương không hoàn toàn một trong các rễ: cổ C ₄ , C ₅ , C ₆ , C ₇ , C ₈ , rễ ngực T ₁ một bên	11 - 15
1.4. Tồn thương hoàn toàn một trong các rễ: cổ C ₄ , C ₅ , C ₆ , C ₇ , C ₈ , rễ ngực T ₁ một bên	21
1.5. Tồn thương không hoàn toàn một trong các rễ thắt lưng L ₅ , rễ cùng S ₁ một bên	16 - 20
1.6. Tồn thương hoàn toàn một trong các rễ thắt lưng L ₅ , rễ cùng S ₁ một bên	26 - 30
1.7. Tồn thương không hoàn toàn đuôi ngựa (có rối loạn cơ tròn)	61 - 65
1.8. Tồn thương hoàn toàn đuôi ngựa	87
2. Tồn thương đám rối thần kinh một bên	
2.1. Tồn thương không hoàn toàn đám rối thần kinh cổ	11 - 15
2.2. Tồn thương hoàn toàn đám rối thần kinh cổ	21 - 25
2.3. Tồn thương không hoàn toàn đám rối thần kinh cánh tay - tổn thương thân nhất giữa	26 - 30
2.4. Tồn thương không hoàn toàn đám rối thần kinh cánh tay - tổn thương thân nhất dưới	46 - 50
2.5. Tồn thương không hoàn toàn đám rối thần kinh cánh tay - tổn thương thân nhất trên	51 - 55
2.6. Tồn thương không hoàn toàn đám rối thần kinh cánh tay - tổn thương thân nhì trước trong	46 - 50
2.7. Tồn thương không hoàn toàn đám rối thần kinh cánh tay - tổn thương thân nhì trước ngoài	46 - 50
2.8. Tồn thương không hoàn toàn đám rối thần kinh cánh tay - tổn thương thân nhì sau	51 - 55
2.9. Tồn thương hoàn toàn đám rối thần kinh cánh tay không tổn thương ngành bên	65
2.10. Tồn thương hoàn toàn đám rối thần kinh cánh tay cả ngành bên	68
2.11. Tồn thương không hoàn toàn đám rối thắt lưng (có tổn thương thần kinh đùi)	26 - 30
2.12. Tồn thương hoàn toàn đám rối thắt lưng	41 - 45
2.13. Tồn thương không hoàn toàn đám rối cùng	36 - 40
2.14. Tồn thương hoàn toàn đám rối cùng	61
3. Tồn thương dây thần kinh một bên	
3.1. Tồn thương không hoàn toàn các dây thần kinh cổ	11 - 15
3.2. Tồn thương hoàn toàn các dây thần kinh cổ	21 - 25
3.3. Tồn thương không hoàn toàn dây thần kinh trên vai	5 - 7

3.4.	Tổn thương hoàn toàn dây thần kinh trên vai	11
3.5.	Tổn thương không hoàn toàn dây thần kinh dưới vai	5 - 7
3.6.	Tổn thương hoàn toàn dây thần kinh dưới vai	11
3.7.	Tổn thương không hoàn toàn dây thần kinh ngực dài	7 - 10
3.8.	Tổn thương hoàn toàn dây thần kinh ngực dài	11 - 15
3.9.	Tổn thương hoàn toàn một dây thần kinh liên sườn	7 - 10
3.10.	Tổn thương không hoàn toàn thần kinh mũ	16 - 20
3.11.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh mũ	31 - 35
3.12.	Tổn thương không hoàn toàn thần kinh cơ bì	11 - 15
3.13.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh cơ bì	26 - 30
3.14.	Tổn thương nhánh thần kinh quay	11 - 15
3.15.	Tổn thương bán phần thần kinh quay (đoạn 1/3 giữa cánh tay tính tỷ lệ % TTCT tối đa, đoạn 1/3 dưới tính tỷ lệ % TTCT tối thiểu)	26 - 30
3.16.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh quay (đoạn 1/3 trên cánh tay)	41 - 45
3.17.	Tổn thương nhánh thần kinh trụ	11 - 15
3.18.	Tổn thương bán phần thần kinh trụ	21 - 25
3.19.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh trụ	31 - 35
3.20.	Tổn thương nhánh thần kinh giữa	11 - 15
3.21.	Tổn thương bán phần thần kinh giữa	21 - 25
3.22.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh giữa	31 - 35
3.23.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh cánh tay bì trong	11 - 15
3.24.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh cẳng tay bì trong	11 - 15
3.25.	Tổn thương không hoàn toàn thần kinh hông bé (dây mông trên và dây mông dưới)	11 - 15
3.26.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh hông bé (dây mông trên và dây mông dưới)	21 - 25
3.27.	Tổn thương không hoàn toàn thần kinh da đùi sau	3 - 5
3.28.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh da đùi sau	7 - 10
3.29.	Tổn thương nhánh thần kinh đùi	11 - 15
3.30.	Tổn thương bán phần thần kinh đùi	21 - 25
3.31.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh đùi	36 - 40
3.32.	Tổn thương không hoàn toàn thần kinh đùi - bì	3 - 5
3.33.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh đùi - bì	7 - 9
3.34.	Tổn thương không hoàn toàn thần kinh bịt	7 - 10
3.35.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh bịt	16 - 20
3.36.	Tổn thương không hoàn toàn thần kinh sinh dục - đùi	6 - 10
3.37.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh sinh dục - đùi	11 - 15
3.38.	Tổn thương bán phần thần kinh hông to	26 - 30
3.39.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh hông to đoạn 1/3 giữa đùi đến trước đỉnh trám khoeo	41 - 45
3.40.	Tổn thương hoàn toàn thần kinh hông to đoạn 1/3 trên đùi	51
3.41.	Tổn thương nhánh thần kinh hông khoeo ngoài	7 - 10
3.42.	Tổn thương bán phần thần kinh hông khoeo ngoài	16 - 20

3.43.	Tồn thương hoàn toàn thần kinh hông khoeo ngoài	26 - 30
3.44.	Tồn thương nhánh thần kinh hông khoeo trong	6 - 10
3.45.	Tồn thương bán phần thần kinh hông khoeo trong	11 - 15
3.46.	Tồn thương hoàn toàn thần kinh hông khoeo trong	21 - 25
4.	Tồn thương thần kinh sọ một bên	
4.1.	Tồn thương không hoàn toàn dây thần kinh sọ số I	11 - 15
4.2.	Tồn thương hoàn toàn dây thần kinh sọ số I	21 - 25
4.3.	Tồn thương dây thần kinh sọ số II: Tính tỷ lệ % TTCT theo Mục IV. Tồn thương chức năng thị giác do tổn thương thần kinh chi phối thị giác, Chương tổn thương cơ thể do tổn thương cơ quan thị giác	
4.4.	Tồn thương một nhánh thần kinh sọ số III	11 - 15
4.5.	Tồn thương bán phần thần kinh sọ số III	21 - 25
4.6.	Tồn thương hoàn toàn thần kinh sọ số III	35
4.7.	Tồn thương không hoàn toàn thần kinh sọ số IV	3 - 5
4.8.	Tồn thương hoàn toàn thần kinh sọ số IV	11 - 15
4.9.	Tồn thương một nhánh thần kinh sọ số V	7 - 10
4.10.	Tồn thương không hoàn toàn thần kinh sọ số V	16 - 20
4.11.	Tồn thương hoàn toàn thần kinh sọ số V	31
4.12.	Tồn thương không hoàn toàn thần kinh sọ số VI	5 - 7
4.13.	Tồn thương hoàn toàn thần kinh sọ số VI	16 - 20
4.14.	Tồn thương nhánh thần kinh sọ số VII	7 - 10
4.15.	Tồn thương không hoàn toàn thần kinh sọ số VII	16 - 20
4.16.	Tồn thương hoàn toàn thần kinh sọ số VII	26 - 30
4.17.	Tồn thương thần kinh sọ số VIII một bên: Tính tỷ lệ % TTCT theo di chứng Hội chứng Tiền đình (Mục XV.) Chương tổn thương cơ thể do tổn thương xương sọ và hệ thần kinh, và/hoặc Nghe kém (Mục I.1.) Chương tổn thương cơ thể do tổn thương Tai - Mũi - Họng	
4.18.	Tồn thương không hoàn toàn thần kinh sọ số IX một bên	11 - 15
4.19.	Tồn thương hoàn toàn thần kinh sọ số IX một bên	21
4.20.	Tồn thương không hoàn toàn thần kinh sọ số X một bên	11 - 15
4.21.	Tồn thương hoàn toàn thần kinh sọ số X một bên	21
4.22.	Tồn thương không hoàn toàn thần kinh sọ số XI một bên	11 - 15
4.23.	Tồn thương hoàn toàn thần kinh sọ số XI một bên	21
4.24.	Tồn thương không hoàn toàn thần kinh sọ số XII một bên	21 - 25
4.25.	Tồn thương hoàn toàn thần kinh sọ số XII một bên	41
VIII.	Hội chứng bông buốt: Tỷ lệ % TTCT được tính bằng tỷ lệ % TTCT của tổn thương dây thần kinh tương ứng cộng 10 - 15% theo phương pháp cộng	
IX.	Hội chứng chi ma: Tỷ lệ % TTCT bằng tỷ lệ % TTCT tối thiểu của cắt đoạn chi ở mức cắt đoạn cao hơn liền kề với tổn thương hiện tại	
X.	U thần kinh ở mỏm cụt: Tỷ lệ % TTCT bằng tỷ lệ % TTCT tối	

	thiếu của mức cắt đoạn cao hơn liền kề với tổn thương hiện tại	
XI.	Hội chứng giao cảm cổ (Hội chứng Claude Bernard - Horner)	31 - 35
XII.	Rối loạn cơ tròn	
1.	Đại tiểu tiện không tự chủ không thường xuyên	31 - 35
2.	Khó đại tiểu tiện	31 - 35
3.	Bí đại tiểu tiện	55
4.	Đại tiểu tiện không tự chủ thường xuyên (Đại tiểu tiện dầm dề)	61
XIII.	Rối loạn sinh dục	
1.	Liệt dương	
1.1	Tuổi dưới 60	31 - 35
1.2	Tuổi từ 60 trở lên	21 - 25
2.	Cường dương liên tục gây đau	41 - 45
3.	Cơ cứng âm môn, âm đạo	41 - 45
XIV.	Động kinh	
1.	Động kinh cơn co cứng - co giật điển hình đáp ứng điều trị tốt (không còn cơn trên lâm sàng)	11 - 15
2.	Động kinh cơn co cứng - co giật điển hình không đáp ứng điều trị hiện còn cơn hiếm	21 - 25
3.	Động kinh cơn co cứng - co giật điển hình không đáp ứng điều trị hiện còn cơn thưa	31 - 35
4.	Động kinh cơn co cứng - co giật điển hình không đáp ứng điều trị hiện còn cơn mau	61 - 63
5.	Động kinh cơn co cứng - co giật điển hình không đáp ứng điều trị hiện còn cơn rất mau	81 - 83
6.	Động kinh cơn cục bộ đơn thuần đáp ứng điều trị tốt (không còn cơn trên lâm sàng)	7 - 10
7.	Động kinh cơn cục bộ đơn thuần không đáp ứng điều trị còn cơn trên lâm sàng hiếm	11 - 15
8.	Động kinh cơn cục bộ đơn thuần không đáp ứng điều trị còn cơn trên lâm sàng thưa	21 - 25
9.	Động kinh cơn cục bộ đơn thuần không đáp ứng điều trị còn cơn trên lâm sàng mau	31 - 35
10.	Động kinh cơn cục bộ đơn thuần không đáp ứng điều trị còn cơn trên lâm sàng rất mau	61 - 63
11.	Động kinh cơn cục bộ phức hợp đáp ứng điều trị tốt (không còn cơn trên lâm sàng)	11 - 15
12.	Động kinh cơn cục bộ phức hợp không đáp ứng điều trị còn cơn trên lâm sàng hiếm	16 - 20
13.	Động kinh cơn cục bộ phức hợp không đáp ứng điều trị còn cơn trên lâm sàng thưa	26 - 30
14.	Động kinh cơn cục bộ phức hợp không đáp ứng điều trị còn cơn trên lâm sàng mau	41 - 45
15.	Động kinh cơn cục bộ phức hợp không đáp ứng điều trị còn cơn trên lâm sàng rất mau	66 - 70

16.	Động kinh cơn cục bộ toàn thể hoá thứ phát: Tính bằng tỷ lệ % TTCT của động kinh toàn thể	
17.	Động kinh có biến chứng rối loạn tâm thần, hành vi: Tính bằng tỷ lệ % TTCT động kinh cộng tỷ lệ % TTCT biến chứng rối loạn tâm thần và hành vi theo phương pháp cộng.	
XV. Hội chứng tiền đình (trung ương, ngoại vi)		
1.	Mức độ nhẹ	21 - 25
2.	Mức độ vừa	41 - 45
3.	Mức độ nặng	61 - 63
4.	Mức độ rất nặng	81 - 83
XVI. Rối loạn thần kinh thực vật (ra mô hôi chân, tay)		
1.	Ảnh hưởng nhẹ đến lao động, sinh hoạt	6 - 10
2.	Ảnh hưởng vừa đến lao động, sinh hoạt	16 - 20
3.	Ảnh hưởng nặng đến lao động, sinh hoạt	21 - 25
XVII. Tổn thương hạ não gây biến chứng rối loạn nội tiết: Tính tỷ lệ % TTCT theo quy định tại Chương Tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể do tổn thương hệ nội tiết		
2.TỶ LỆ PHẦN TRĂM TỔN THƯƠNG CƠ THỂ DO TỔN THƯƠNG HỆ TIM MẠCH		
I. Tổn thương tim		
1.	Vết thương thành tim	
1.1.	Đã điều trị phẫu thuật ổn định, chưa có biến chứng	31 - 35
1.2.	Có biến chứng nội khoa (loạn nhịp, suy tim, phình hoặc giả phình thất...)	
1.2.1.	Suy tim độ I hoặc các rối loạn nhịp tim điều trị nội khoa có kết quả	36 - 40
1.2.2.	Suy tim độ I kèm các rối loạn nhịp tim điều trị nội khoa không kết quả phải đặt máy tạo nhịp	41 - 45
1.2.3.	Suy tim độ II	41 - 45
1.2.4.	Suy tim độ II kèm các rối loạn nhịp tim điều trị nội khoa không kết quả phải đặt máy tạo nhịp	46 - 50
1.2.5.	Suy tim độ III hoặc rối loạn nhịp tim có chỉ định đặt máy tạo nhịp	61 - 63
1.2.6.	Suy tim độ IV	71 - 73
2.	Vết thương thâu tim phẫu thuật	
2.1.	Ổn định	51 - 55
2.2.	Có di chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT của di chứng theo phương pháp cộng	
3.	Rối loạn nhịp tim sau chấn thương, vết thương tim	
3.1.	Điều trị nội khoa kết quả ổn định	21 - 25
3.2.	Điều trị nội khoa không kết quả phải can thiệp	
3.2.1.	Kết quả tốt	36 - 40
3.2.2.	Kết quả không tốt ảnh hưởng nhiều đến sinh hoạt	51 - 55
3.3.	Phải đặt máy tạo nhịp vĩnh viễn	71
4.	Viêm màng ngoài tim co thắt, dày dính màng ngoài tim do chấn	

	thương, vết thương	
4.1.	Điều trị nội khoa hoặc phẫu thuật đạt kết quả tương đối tốt ($50\% \leq EF < 60\%$)	31 - 35
4.2.	Kết quả hạn chế (EF dưới 50%)	41 - 45
5.	Thùng màng ngoài tim	
5.1.	Thùng màng ngoài tim phẫu thuật đạt kết quả tốt	8 - 10
5.2.	Thùng màng ngoài tim sau điều trị có biến chứng dày dính màng ngoài tim hoặc viêm màng ngoài tim: Tính tỷ lệ % TTCT như mục I.4.	
6.	Dị vật màng ngoài tim	
6.1.	Chưa gây tai biến	21 - 25
6.2.	Có tai biến phải phẫu thuật	
6.2.1.	Kết quả tốt (EF từ 50% trở lên)	36 - 40
6.2.2.	Kết quả hạn chế (EF dưới 50%)	41 - 45
7.	Dị vật cơ tim, vách tim, buồng tim, van tim	
7.1.	Chưa gây tai biến	41 - 45
7.2.	Gây tai biến (tắc mạch, nhồi máu cơ tim, loạn nhịp tim...)	
7.2.1.	Kết quả điều trị ổn định từng đợt	61 - 63
7.2.2.	Kết quả điều trị hạn chế, đe dọa tính mạng	81
	<i>* Ghi chú: Các tổn thương ở mục I.3 đến I.7 nếu có suy tim thì tính tỷ lệ % TTCT theo mức độ suy tim ở mục I.1.2.</i>	
8.	Tổn thương trung thất	
8.1.	Dị vật trung thất không có biến chứng	11 - 15
8.2.	Áp xe trung thất do dị vật phải điều trị	
8.2.1.	Kết quả tốt không có biến chứng	31 - 35
8.2.2.	Có biến chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT của mục tương ứng theo phương pháp cộng	
II.	Tổn thương mạch	
1.	Phình động, tĩnh mạch chủ ngực, chủ bụng, hoặc thông động - tĩnh mạch chủ	
1.1.	Chưa phẫu thuật	31 - 35
1.2.	Có biến chứng và có chỉ định phẫu thuật	
1.2.1.	Kết quả tốt	51 - 55
1.2.2.	Kết quả hạn chế (có biến chứng một cơ quan)	61 - 63
1.2.3.	Có nhiều nguy cơ đe dọa tính mạng, có chỉ định mổ lại	81
	<i>* Ghi chú: Nếu tổn thương ở các mục 1.2.2; 1.2.3 gây tổn thương tạng phải xử lý hoặc liệt hai chi thì cộng với tỷ lệ % TTCT tương ứng theo phương pháp cộng.</i>	
2.	Vết thương mạch máu lớn (động mạch cánh, động mạch dưới đòn, động mạch cánh tay, động mạch chậu, động mạch đùi...)	
2.1.	Ở các chi, đã xử lý	
2.1.1.	Kết quả tốt không có biểu hiện tắc mạch	7 - 10
2.1.2.	Kết quả tương đối tốt có thiếu dưỡng nhẹ các cơ do động mạch chi phối một đến hai chi	11 - 15

2.1.3.	Kết quả tương đối tốt có thiếu dưỡng nhẹ các cơ do động mạch chi phối từ ba chi trở lên	21 - 25
2.1.4.	Kết quả hạn chế có biểu hiện teo cơ một đến hai chi	21 - 25
2.1.5.	Kết quả hạn chế có biểu hiện teo cơ từ ba chi trở lên	31 - 35
2.1.6.	Kết quả xấu phải xử trí cắt cụt chi: Tính tỷ lệ % TTCT theo phần chi cắt cụt tương ứng	
2.2.	Vết thương động mạch cánh, động mạch dưới đòn, động mạch chậu, động mạch thân tạng	
2.2.1.	Chưa có rối loạn về huyết động	21 - 25
2.2.2.	Có rối loạn về huyết động còn bù trừ	41 - 45
2.2.3.	Có rối loạn nặng về huyết động gây biến chứng ở các cơ quan mà động mạch chi phối: Tính tỷ lệ % TTCT theo các di chứng	
3.	Vết thương các mạch máu cỡ trung bình (động mạch ở cẳng tay, bàn tay, cẳng chân, bàn chân) đã khâu nối	
3.1.	Kết quả tốt không có biểu hiện thiếu máu nuôi dưỡng bên dưới	4 - 6
3.2.	Rối loạn huyết động gây thiếu dưỡng chi mức độ nhẹ	11 - 15
3.3.	Rối loạn huyết động gây thiếu dưỡng chi mức độ trung bình	16 - 20
3.4.	Rối loạn huyết động gây thiếu dưỡng chi mức độ nặng	21 - 25
4.	Hội chứng Wolkmann (co rút gân gấp dài các ngón tay do thiếu máu sau sang chấn, kèm theo có các dấu hiệu đau, phù nề, mất mạch quay): Tính tỷ lệ % TTCT của các ngón bị tổn thương theo quy định tại Chương tổn thương cơ thể do tổn thương hệ cơ - xương - khớp.	
5.	Tổn thương tĩnh mạch (là hậu quả của vết thương, chấn thương)	
5.1.	Tổn thương tĩnh mạch sau phẫu thuật phục hồi tốt (không bị giãn tĩnh mạch): Tính bằng 50% tỷ lệ % TTCT của tổn thương động mạch tương ứng ở Mục II.2	
5.2.	Giãn tĩnh mạch	
5.2.1.	Giãn tĩnh mạch	11 - 15
5.2.2.	Phù và rối loạn dinh dưỡng, loét	21 - 25
5.2.3.	Biến chứng viêm tắc gây loét	31 - 35
6.	Ghép mạch cỡ trung bình lấy tĩnh mạch làm động mạch (đã bao gồm các tổn thương phẫu thuật lấy tĩnh mạch)	
6.1.	Kết quả tốt	11 - 15
6.2.	Kết quả không tốt: Tùy theo ảnh hưởng đến dinh dưỡng tính tỷ lệ % TTCT theo mục tổn thương động mạch tương ứng.	
7.	Vết thương động mạch, tĩnh mạch chủ đã xử lý hiện ổn định	51 - 55
3. TỶ LỆ PHẦN TRĂM TỔN THƯƠNG CƠ THỂ DO TỔN THƯƠNG HỆ HÔ HẤP		
I. Tổn thương xương ức		
1.	Tổn thương xương ức đơn thuần, không biến dạng lồng ngực	6 - 10
2.	Tổn thương xương ức biến dạng lồng ngực	11 - 15
* Ghi chú: Nếu ảnh hưởng chức năng thì cộng với tỷ lệ % TTCT của chức năng cơ quan bị ảnh hưởng theo phương pháp cộng.		

II.	Tổn thương xương sườn	
1.	Gãy một xương sườn một điểm, can tốt	2
2.	Gãy một xương sườn một điểm, can xấu	2,5
3.	Gãy một xương sườn từ hai điểm trở lên, can tốt	2,5
4.	Gãy một xương sườn từ hai điểm trở lên, can xấu	3,5
5.	Mất đoạn hoặc cắt bỏ một xương sườn	4,5
	<p><i>* Ghi chú:</i></p> <p>- Tỷ lệ % TTCT từ mục II.2 đến II.5 đã tính cả biến dạng lồng ngực.</p> <p>- Tỷ lệ % TTCT của cắt xương sườn do phẫu thuật được tính bằng 50% tỷ lệ % TTCT của tổn thương xương sườn ở mục tương ứng.</p> <p>- Nếu có ảnh hưởng chức năng hô hấp thì cộng với tỷ lệ % TTCT của chức năng hô hấp bị ảnh hưởng theo phương pháp cộng.</p>	
III.	Tổn thương màng phổi	
1.	Tổn thương màng phổi một bên không phẫu thuật hoặc có phẫu thuật nhưng không để lại di chứng	3 - 5
2.	Dị vật màng phổi đơn thuần	16 - 20
3.	Dị vật màng phổi gây biến chứng dày dính màng phổi: Tính tỷ lệ % TTCT theo tổn thương màng phổi di chứng dày dính màng phổi	
4.	Tổn thương màng phổi di chứng dày dính màng phổi tại điểm thương tích hoặc tại điểm dẫn lưu <i>* Ghi chú: Cộng với tỷ lệ % TTCT ở mục III.1. theo phương pháp cộng.</i>	1 - 3
5.	Tổn thương màng phổi di chứng dày dính màng phổi nhỏ hơn 1/4 diện tích một phế trường	11 - 15
6.	Tổn thương màng phổi di chứng dày dính màng phổi từ 1/4 diện tích một phế trường đến nhỏ hơn 1/2 diện tích một phế trường hoặc nhỏ hơn 1/4 diện tích hai phế trường	16 - 20
7.	Tổn thương màng phổi di chứng dày dính màng phổi từ bằng 1/2 diện tích một phế trường đến bằng diện tích một phế trường hoặc từ bằng 1/4 đến bằng 1/2 diện tích hai phế trường	21 - 25
8.	Tổn thương màng phổi di chứng dày dính màng phổi lớn hơn 1/2 diện tích hai phế trường hoặc lớn hơn diện tích một phế trường	26 - 30
9.	Cặn màng phổi sau tràn khí, tràn máu màng phổi	
9.1.	Điều trị nội khoa ổn định	6 - 10
9.2.	Điều trị nội khoa không ổn định dẫn đến dày dính màng phổi: Tính tỷ lệ % TTCT theo tổn thương màng phổi di chứng dày dính màng phổi	
IV.	Tổn thương phổi	
1.	Vết thương nhu mô phổi không phẫu thuật hoặc có phẫu thuật nhưng không để lại di chứng	6 - 10
2.	Dị vật đơn thuần nhu mô phổi	16 - 20
3.	Dị vật thỉnh thoảng gây ho ra máu hoặc có nhiễm trùng hô hấp từng đợt.	31 - 35

4.	Tổn thương nhu mô phổi một bên đã phẫu thuật có di chứng dày dính màng phổi đơn thuần nhỏ hơn 1/4 diện tích một phế trường.	16 - 20
5.	Tổn thương nhu mô phổi một bên đã phẫu thuật có di chứng dày dính màng phổi đơn thuần từ bằng 1/4 diện tích một phế trường đến nhỏ hơn 1/2 diện tích một phế trường, hoặc nhỏ hơn 1/4 diện tích hai phế trường	21 - 25
6.	Tổn thương nhu mô phổi đã phẫu thuật có di chứng dày dính màng phổi đơn thuần từ bằng 1/2 diện tích một phế trường đến bằng diện tích một phế trường, hoặc từ bằng 1/4 đến bằng 1/2 diện tích hai phế trường	26 - 30
7.	Tổn thương nhu mô phổi đã phẫu thuật có di chứng dày dính màng phổi đơn thuần lớn hơn diện tích một phế trường, hoặc lớn hơn 1/2 diện tích hai phế trường	31 - 35
8.	Tổn thương nhu mô phổi gây xẹp từ một đến hai phân thùy phổi	26 - 30
9.	Tổn thương nhu mô phổi gây xẹp từ ba phân thùy phổi trở lên	31 - 35
10.	Mổ cắt phổi không điển hình (ít hơn một thùy phổi)	21 - 25
11.	Mổ cắt từ một thùy phổi trở lên	31 - 35
12.	Mổ cắt toàn bộ một bên phổi	61
V. Tổn thương khí quản, phế quản		
1.	Tổn thương khí quản, phế quản đơn thuần	11 - 15
2.	Tổn thương khí quản, phế quản gây khó thở, không rối loạn giọng nói, tiếng nói và/hoặc không rối loạn thông khí phổi tắc nghẽn hoặc hỗn hợp	21 - 25
3.	Tổn thương khí quản, phế quản đoạn trung thất gây khó thở và rối loạn giọng nói, tiếng nói	26 - 30
4.	Mổ phục hồi khí quản, phế quản sau tổn thương khí quản, phế quản hoặc sau cắt thùy phổi	31 - 35
5.	Mở khí quản	3 - 5
VI. Tổn thương Cơ hoành		
1.	Tổn thương cơ hoành, không phải can thiệp phẫu thuật, không có biến chứng	3 - 5
2.	Tổn thương cơ hoành phải can thiệp phẫu thuật, kết quả tốt	21 - 25
3.	Tổn thương cơ hoành phải can thiệp, kết quả không tốt phải phẫu thuật lại hoặc gây dày dính màng phổi	26 - 30
VII. Rối loạn thông khí phổi		
1.	Rối loạn thông khí phổi hạn chế hoặc tắc nghẽn không hồi phục hoặc hỗn hợp mức độ nhẹ	11 - 15
2.	Rối loạn thông khí phổi hạn chế hoặc tắc nghẽn không hồi phục hoặc hỗn hợp mức độ trung bình	16 - 20
3.	Rối loạn thông khí phổi hạn chế hoặc tắc nghẽn không hồi phục hoặc hỗn hợp mức độ nặng	26 - 30
VIII. Tâm phế mạn tính		
1.	Mức độ 1: Có biểu hiện trên lâm sàng (độ 1) và/hoặc siêu âm tim và điện tim bình thường	16 - 20

2.	Mức độ 2: Có biểu hiện trên lâm sàng (độ 1-2) và/hoặc có biến đổi hình thái hoặc chức năng tim phải trên siêu âm tim; điện tim bình thường và/hoặc có biến đổi trên điện tim, siêu âm tim bình thường	31 - 35
3.	Mức độ 3: Có biểu hiện trên lâm sàng (độ 3 trở lên) và/hoặc có biến đổi hình thái, chức năng tim phải trên siêu âm tim và/hoặc có biến đổi trên điện tim, siêu âm tim bình thường	51 - 55
4.	Mức độ 4: Có biểu hiện trên lâm sàng (độ 4) và/hoặc có biến đổi hình thái, chức năng tim phải trên siêu âm tim và/hoặc có biến đổi trên điện tim.	81
4. TỶ LỆ PHẦN TRĂM TỔN THƯƠNG CƠ THỂ DO TỔN THƯƠNG HỆ TIÊU HÓA		
I. Tổn thương thực quản		
1.	Khâu lỗ thủng thực quản một đến hai lỗ không gây di chứng ảnh hưởng đến ăn uống	26 - 30
2.	Khâu lỗ thủng thực quản từ ba lỗ trở lên không gây di chứng ảnh hưởng đến ăn uống	31 - 35
3.	Khâu lỗ thủng thực quản gây di chứng ảnh hưởng đến ăn uống (chỉ ăn được thức ăn mềm)	36 - 40
4.	Khâu lỗ thủng thực quản có biến chứng rò hoặc hẹp phải mổ lại, gây hẹp vĩnh viễn, chỉ ăn được chất lỏng	61 - 63
5.	Chít hẹp thực quản do chấn thương phải mở thông dạ dày vĩnh viễn để ăn uống (đã bao gồm cả mở thông dạ dày)	71 - 73
6.	Chít hẹp thực quản do chấn thương: Tùy thuộc mức độ ảnh hưởng đến ăn uống tính tỷ lệ % TTCT theo mục 3 hoặc 4	
7.	Chít hẹp thực quản do chấn thương phải phẫu thuật tạo hình thực quản	
7.1.	Kết quả tốt	66 - 70
7.2.	Kết quả không tốt vẫn phải mở thông dạ dày	73 - 75
<i>* Ghi chú: Nếu lấy đại tràng tạo hình thực quản thì tỷ lệ % TTCT tính cả tỷ lệ % TTCT của các phẫu thuật lấy đại tràng, nối, ghép thực quản.</i>		
II. Tổn thương dạ dày		
1.	Tổn thương gây thủng dạ dày	
1.1.	Thủng một hoặc hai lỗ đã xử trí, không gây biến dạng dạ dày	26 - 30
1.2.	Thủng từ ba lỗ trở lên đã xử trí, không gây biến dạng dạ dày	31 - 35
1.3.	Thủng đã xử trí, có biến dạng dạ dày	36 - 40
1.4.	Mở thông dạ dày	36 - 40
1.4.1.	Mở thông dạ dày tạm thời	16 - 20
1.4.2.	Mở thông dạ dày vĩnh viễn	36 - 40
2.	Thủng dạ dày đã xử trí, sau đó có viêm loét phải điều trị nội khoa	
2.1.	Thủng dạ dày đã xử trí không biến dạng, sau đó có loét phải điều	31 - 35

	trị nội khoa ổn định	
2.2.	Thủng dạ dày đã xử trí có biến dạng, sau đó có loét phải điều trị nội khoa ổn định	41 - 45
2.3.	Thủng dạ dày đã xử trí, sau đó có loét, chảy máu phải điều trị nội khoa	46 - 50
3.	Cắt đoạn dạ dày do chấn thương, sau phẫu thuật không viêm loét miệng nổi, không thiếu máu	
3.1.	Tổn thương phải cắt hai phần ba dạ dày	46 - 50
3.2.	Tổn thương phải cắt ba phần tư dạ dày	51 - 55
4.	Cắt đoạn dạ dày do chấn thương, sau mổ viêm loét miệng nổi, thiếu máu nặng, chỉ điều trị nội khoa	
4.1.	Tổn thương phải cắt hai phần ba dạ dày	55
4.2.	Tổn thương phải cắt ba phần tư dạ dày	56 - 60
5.	Cắt đoạn dạ dày do chấn thương (Mục 3), có biến chứng phải phẫu thuật lại	61 - 65
6.	Cắt toàn bộ dạ dày do tổn thương, tạo hình dạ dày bằng ruột non, cơ thể không suy nhược hoặc suy nhược nhẹ	66 - 70
7.	Cắt toàn bộ dạ dày do tổn thương, tạo hình dạ dày bằng ruột non, cơ thể suy nhược vừa	71 - 75
8.	Cắt toàn bộ dạ dày do tổn thương, tạo hình dạ dày bằng ruột non, cơ thể suy nhược nặng	81
III.	Tổn thương ruột non	
1.	Tổn thương gây thủng	
1.1.	Thủng một hoặc hai lỗ đã xử trí	26 - 30
1.2.	Thủng từ ba lỗ trở lên đã xử trí	31 - 35
2.	Tổn thương phải cắt đoạn ruột non dưới một mét	
2.1.	Cắt đoạn thuộc hồi tràng	36 - 40
2.2.	Cắt đoạn thuộc hỗng tràng	46 - 51
3.	Tổn thương phải cắt bỏ ruột non dài trên một mét, có rối loạn tiêu hóa	
3.1.	Cắt đoạn thuộc hỗng tràng	46 - 51
3.2.	Cắt đoạn thuộc hồi tràng	55 - 60
4.	Tổn thương phải cắt bỏ gần hết ruột non có rối loạn tiêu hóa trầm trọng, ảnh hưởng nặng nề đến dinh dưỡng	81 - 85
IV.	Tổn thương đại tràng	
1.	Tổn thương thủng đại tràng không làm hậu môn nhân tạo vĩnh viễn	
1.1.	Thủng một lỗ đã xử trí	36 - 40
1.2.	Thủng từ hai lỗ trở lên đã xử trí	41 - 45
1.3.	Thủng đại tràng đã xử trí nhưng bị rò phải phẫu thuật lại nhưng không phải cắt đoạn đại tràng.	46 - 50
2.	Tổn thương phải cắt đại tràng, không làm hậu môn nhân tạo vĩnh viễn	

2.1.	Cắt đoạn đại tràng	46 - 50
2.2.	Cắt nửa đại tràng phải	56 - 60
2.3.	Cắt nửa đại tràng trái	61 - 65
2.4.	Cắt toàn bộ đại tràng	71 - 75
3.	Tồn thương cắt đoạn đại tràng phải làm hậu môn nhân tạo vĩnh viễn	
3.1.	Cắt đoạn đại tràng	61 - 65
3.2.	Cắt nửa đại tràng phải	66 - 70
3.3.	Cắt nửa đại tràng trái	71 - 75
3.4.	Cắt toàn bộ đại tràng	81 - 85
V.	Tồn thương trực tràng	
1.	Thủng trực tràng không làm hậu môn nhân tạo vĩnh viễn	
1.1.	Thủng một lỗ đã xử trí	36 - 40
1.2.	Thủng từ hai lỗ trở lên đã xử trí	41 - 45
1.3.	Thủng trực tràng đã xử trí nhưng còn bị rò kéo dài	46 - 51
2.	Tồn thương phải cắt trực tràng không làm hậu môn nhân tạo vĩnh viễn	
2.1.	Tồn thương phải cắt bỏ một phần trực tràng	41 - 45
2.2.	Tồn thương phải cắt bỏ hoàn toàn trực tràng	56 - 60
3.	Tồn thương trực tràng đã xử trí và phải làm hậu môn nhân tạo vĩnh viễn	
3.1.	Thủng trực tràng có làm hậu môn nhân tạo vĩnh viễn	56 - 60
3.2.	Tồn thương phải cắt trực tràng có làm hậu môn nhân tạo vĩnh viễn	61 - 65
4.	Vết thương rách thanh cơ ống tiêu hóa phải khâu (không thủng ruột)	3 - 5
	<i>* Ghi chú: Trường hợp mở bụng chỉ khâu vết rách thanh cơ thì cộng với tỷ lệ % TTCT ở Mục X.1.1 theo phương pháp cộng.</i>	
VI.	Tồn thương hậu môn	
1.	Tồn thương cơ thắt hậu môn, ống hậu môn đã xử trí lần đầu, không gây rối loạn đại tiện	16 - 20
2.	Tồn thương cơ thắt hậu môn, ống hậu môn đã xử trí lần đầu, có di chứng gây rối loạn đại tiện	
2.1.	Táo bón hoặc khó đại tiện	26 - 30
2.2.	Đại tiện không tự chủ	36 - 40
3.	Tồn thương cơ thắt hậu môn, ống hậu môn gây rò phải phẫu thuật lại	
3.1.	Phẫu thuật có kết quả	26 - 30
3.2.	Không có kết quả	46 - 50
3.3.	Cắt toàn bộ hậu môn và làm hậu môn nhân tạo	51 - 55
VII.	Tồn thương gan, mật	
1.	Đụng dập gan, điều trị bảo tồn bằng nội khoa kết quả tốt	5 - 9
2.	Phẫu thuật khâu vỡ gan hoặc phẫu thuật áp xe gan sau chấn thương, vết thương	

2.1.	Khâu vết thương gan	31
2.2.	Khâu vỡ gan hoặc phẫu thuật áp xe của một thùy gan	31 - 35
2.3.	Khâu vỡ gan hoặc phẫu thuật áp xe của hai thùy gan	36 - 40
3.	Cắt bỏ gan	
3.1.	Cắt bỏ một phân thùy gan phải hoặc phân thùy IV	41 - 45
3.2.	Cắt bỏ gan trái hoặc một nửa gan phải	56
3.3.	Cắt nhiều hơn một nửa gan phải, có rối loạn chức năng gan	61 - 65
4.	Dị vật nằm trong nhu mô gan	
4.1.	Chưa gây tai biến	16 - 20
4.2.	Phẫu thuật nhưng không lấy được dị vật và không phải làm thủ thuật khác	31 - 35
5.	Tổn thương túi mật phải cắt bỏ túi mật	31
6.	Mô xử lý ống mật chủ	
6.1.	Kết quả tốt	31 - 35
6.2.	Kết quả không tốt	41 - 45
6.3.	Phẫu thuật xử lý ống mật chủ và cắt bỏ túi mật	61
7.	Phẫu thuật nối túi mật - ruột non hay nối ống mật ruột non	61
8.	Phẫu thuật đường mật nhiều lần do rò mật, tắc mật	71 - 73
VIII.	Tổn thương tụy	
1.	Tổn thương tụy phải khâu	
1.1.	Khâu đuôi tụy	31 - 35
1.2.	Khâu thân tụy	36 - 40
1.3.	Khâu đầu tụy	41 - 45
1.4.	Tổn thương bao tụy phải khâu: Tính tỷ lệ % TTCT như khâu rách thanh cơ ống tiêu hóa	
2.	Tổn thương phải phẫu thuật nối ống tụy - ruột non	51 - 55
3.	Tổn thương phải phẫu thuật cắt tụy	
3.1.	Cắt đuôi tụy kết quả tốt	41 - 45
3.2.	Cắt đuôi tụy biến chứng rò phải phẫu thuật lại, điều trị có kết quả, thể trạng không suy mòn	61
3.3.	Phẫu thuật cắt tá tràng, đầu tụy	71 - 75
3.4.	Phẫu thuật cắt tá tràng, đầu tụy ảnh hưởng nhiều đến dinh dưỡng, thể trạng gầy	81
3.5.	Phẫu thuật cắt tá tràng, đầu tụy biến chứng rò kéo dài sau phẫu thuật, điều trị ít kết quả, thể trạng rất gầy, suy mòn	85
4.	Chấn thương tụy điều trị bảo tồn	16 - 20
5.	Nang giả tụy sau chấn thương	26 - 30
6.	Chấn thương tụy ảnh hưởng chức năng tụy: Tính theo tỷ lệ % TTCT ở mục V. Chương tổn thương cơ thể do tổn thương hệ nội tiết	
IX.	Tổn thương lách	
1.	Đụng dập lách điều trị bảo tồn	5 - 7
2.	Tổn thương rách, vỡ lách, phẫu thuật điều trị vẫn bảo tồn được lách	16 - 20

3.	Cắt bán phần lách	21 - 25
4.	Cắt lách toàn bộ	31 - 35
X.	Các tổn thương khác của hệ tiêu hóa	
1.	Phẫu thuật thăm dò ổ bụng do tổn thương hoặc lấy dị vật (mở mở)	
1.1.	Thăm dò đơn thuần hoặc lấy được dị vật trong ổ bụng, không phải can thiệp vào các cơ quan, phủ tạng	11 - 15
1.2.	Không lấy được dị vật trong ổ bụng và không phải can thiệp vào các cơ quan, phủ tạng	16 - 20
2.	Sau phẫu thuật ổ bụng, có biến chứng dính tắc ruột... phải phẫu thuật lại: Tính bằng tỷ lệ % TTCT của mục X.1 cộng với tỷ lệ % TTCT của phẫu thuật lại theo phương pháp cộng	
2.1.	Phẫu thuật lại gỡ dính lần thứ nhất	21 - 25
2.2.	Phẫu thuật lại gỡ dính lần thứ hai	31 - 35
2.3.	Phẫu thuật lại gỡ dính từ lần thứ ba trở lên	41 - 45
3.	Phẫu thuật xử trí tổn thương ở mạc nối, mạc treo	
3.1.	Thủng mạc treo, mạc nối nhưng không tổn thương mạch	3 - 5
3.2.	Khâu cầm máu đơn thuần	21 - 25
3.3.	Khâu cầm máu và cắt một phần mạc nối	31
	<i>* Ghi chú: Trường hợp mở bụng chỉ xử trí thủng mạc treo, mạc nối thì cộng với tỷ lệ % TTCT ở mục X.1.1 theo phương pháp cộng.</i>	
4.	Tổn thương do vết thương phá hủy cơ thành bụng đơn thuần, phải phẫu thuật tái tạo lại thành bụng	
4.1.	Phẫu thuật kết quả tốt	21 - 25
4.2.	Sau phẫu thuật còn sa lồi thành bụng	26 - 30
4.3.	Sau phẫu thuật còn thoát vị thành bụng	31 - 35
5.	Mở thăm dò ổ bụng bằng nội soi	6 - 10
	5. TỶ LỆ PHẦN TRĂM TỔN THƯƠNG CƠ THỂ DO TỔN THƯƠNG HỆ TIẾT NIỆU - SINH DỤC - SẢN KHOA	
I.	Tổn thương thận	
1.	Chấn thương đụng dập thận đã được điều trị nội khoa bảo tồn chưa ảnh hưởng chức năng thận	
1.1.	Một thận	
1.1.1.	Độ 1	2 - 4
1.1.2.	Độ 2	5 - 7
1.1.3.	Độ 3	8 - 10
	<i>* Ghi chú: Trong trường hợp không chia độ, tính tỷ lệ % TTCT bằng độ 2.</i>	
1.2.	Hai thận: Cộng tỷ lệ % TTCT của từng thận theo phương pháp cộng	
2.	Chấn thương thận gây xơ teo mất chức năng một thận	
2.1.	Thận bên kia bình thường, không suy thận	31 - 35
2.2.	Thận bên kia không bình thường và/hoặc suy thận: Cộng với tỷ	

	lệ % TTCT do bệnh của thận bên còn lại theo phương pháp cộng	
3.	Viêm thận, bết thận	
3.1	Chưa có biến chứng	11 - 15
3.2	Có biến chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT của biến chứng theo phương pháp cộng	
4.	Suy thận mạn tính	
4.1.	Giai đoạn I	41 - 45
4.2.	Giai đoạn II	61 - 65
4.3.	Giai đoạn IIIa	71 - 75
4.4.	Giai đoạn IIIb, IV (có chỉ định chạy thận nhân tạo)	85 - 90
5.	Chấn thương thận phải mổ cắt thận	
5.1.	Cắt bỏ một phần thận, thận còn lại bình thường	21 - 25
5.2.	Cắt bỏ một thận, thận còn lại bình thường	41 - 45
5.3.	Cắt bỏ một phần thận hoặc một thận, thận bên kia có bệnh: Cộng với tỷ lệ % TTCT do bệnh của thận bên kia theo phương pháp cộng	
6.	Dị vật trong thận chưa lấy ra	
6.1.	Dị vật ở một thận, chưa gây biến chứng	11 - 15
6.2.	Dị vật ở một thận, chưa gây biến chứng: Cộng tỷ lệ % TTCT của từng thận theo phương pháp cộng	
6.3.	Dị vật ở thận gây biến chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT của biến chứng theo phương pháp cộng	
7.	Mở thông thận	15-17
8.	Ghép thận, chức năng thận được cải thiện	26 - 30
9.	Khâu vết thương thận	
9.1.	Một bên	16 - 18
9.2.	Hai bên: Cộng tỷ lệ % TTCT của từng bên theo phương pháp cộng	
II.	Tổn thương niệu quản	
1.	Tổn thương một bên	
1.1.	Điều trị nội khoa bảo tồn	
1.1.1.	Không có di chứng	6 - 10
1.1.2.	Có di chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT của di chứng theo phương pháp cộng	
1.2.	Điều trị phẫu thuật không có di chứng	
1.2.1	Mô nội soi	16 - 20
1.2.2.	Mô hở	21 - 25
1.3.	Điều trị phẫu thuật có di chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT của di chứng theo phương pháp cộng	
1.4.	Di chứng tổn thương niệu quản: chít hẹp niệu quản, thận ứ nước, nhiễm trùng bể thận...	31 - 35
1.5.	Tổn thương niệu quản phải chuyển dòng tiết niệu	
1.6.	Nội niệu quản - ruột	11 - 15

1.7.	Đưa đầu niệu quản ra ngoài da	16 - 20
2.	Tôn thương hai bên: Cộng tỷ lệ % TTCT của từng bên theo phương pháp cộng	
	<i>* Ghi chú: Tất cả các tổn thương ở Mục II: Nếu có suy thận, cộng với tỷ lệ % TTCT của suy thận theo phương pháp cộng.</i>	
III	Tôn thương bàng quang	
1.	Tôn thương bàng quang điều trị nội khoa bảo tồn chưa có di chứng	6 - 10
2.	Tôn thương bàng quang phải điều trị phẫu thuật chưa có di chứng	21 - 25
3.	Tôn thương bàng quang có di chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT di chứng theo phương pháp cộng	
4.	Di chứng tôn thương bàng quang	
4.1.	Hội chứng bàng quang nhỏ (dung tích dưới 100ml)	31 - 35
4.2.	Bàng quang không chứa được nước tiểu, mất kiểm soát bàng quang (nước tiểu chảy nhỏ giọt liên tục)	36 - 40
4.3.	Tạo hình bàng quang mới	41 - 45
4.4.	Đặt dẫn lưu bàng quang vĩnh viễn	56 - 60
5.	Dị vật bàng quang	
5.1.	Dị vật thành bàng quang	
5.1.1.	Phẫu thuật kết quả tốt không có di chứng	26 - 30
5.1.2.	Phẫu thuật có di chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT của di chứng theo phương pháp cộng	
5.2.	Dị vật xuyên qua thành và nằm trong bàng quang	
5.2.1.	Không phải phẫu thuật	6 - 10
5.2.2.	Phải phẫu thuật, kết quả tốt, không có di chứng	
5.2.2.1.	Mổ nội soi	11 - 15
5.2.2.2.	Mổ hở	16 - 20
5.2.3.	Phải phẫu thuật, kết quả không tốt (không lấy được dị vật hoặc lấy không hết) <i>* Ghi chú: Nếu có di chứng, cộng với tỉ lệ % TTCT của di chứng theo phương pháp cộng</i>	36 - 40
6.	Vỡ, thủng bàng quang đã phẫu thuật, không có di chứng	
6.1.	Ngoài phúc mạc	21 - 25
6.2.	Trong phúc mạc	26 - 30
	<i>* Ghi chú: Nếu có di chứng, cộng với tỷ lệ % TTCT của di chứng theo phương pháp cộng</i>	
7.	Cắt bán phần bàng quang	41 - 45
8.	Cắt toàn phần bàng quang và chuyển lưu nước tiểu	81 - 85
IV	Tôn thương niệu đạo	
1.	Tôn thương niệu đạo	
1.1.	Điều trị nội khoa phục hồi tốt, không có di chứng	11 - 15
1.2.	Có di chứng hẹp niệu đạo phải nong hoặc can thiệp tạo hình	
1.2.1.	Kết quả tốt	31 - 35

1.2.2.	Không kết quả	41 - 45
2.	Rò niệu đạo	16 - 20
3.	Khâu nối niệu đạo	
3.1.	Không có di chứng	21 - 25
3.2.	Có di chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT ở mục 1.2 theo phương pháp cộng	
V.	Tổn thương tầng sinh môn	
1.	Tổn thương tầng sinh môn điều trị nội khoa kết quả tốt	1 - 5
2.	Tổn thương tầng sinh môn có biến chứng rò bàng quang - âm đạo hay niệu đạo, trực tràng	
2.1	Phẫu thuật kết quả tốt	11 - 15
2.2.	Phẫu thuật kết quả không tốt	31 - 35
2.3.	Đã phẫu thuật hai lần trở lên nhưng không kết quả	51 - 55
3.	Tổn thương cơ vòng hậu môn: Áp dụng mục VI. Tổn thương hậu môn, Chương Tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể do tổn thương hệ tiêu hóa	
VI.	Tổn thương tinh hoàn/buồng trứng	
1.	Tổn thương mất tinh hoàn/buồng trứng	
1.1.	Mất một phần một bên	6 - 10
1.2.	Mất hoàn toàn một bên	16 - 20
1.3.	Mất cả hai bên	36 - 40
2.	Tổn thương gây teo tinh hoàn mất chức năng sinh tinh	
2.1.	Một bên	11 - 15
2.2.	Hai bên	30 - 35
3.	Tổn thương gây teo buồng trứng mất chức năng sinh trứng	
3.1.	Một bên	16 - 20
3.2.	Hai bên	31 - 35
4.	Dập tinh hoàn/buồng trứng, còn chức năng sinh tinh/sinh trứng	
4.1.	Một bên	
4.1.1.	Điều trị nội khoa bảo tồn	1 - 5
4.1.2.	Điều trị bằng phẫu thuật nhưng không cắt bỏ	6 - 10
4.2.	Hai bên: Cộng tỷ lệ % TTCT của từng bên theo phương pháp cộng	
5.	Dập tinh hoàn/buồng trứng gây mất chức năng: Tính tỷ lệ % TTCT như teo tinh hoàn/buồng trứng	
	* Ghi chú: Tất cả các tổn thương ở mục VI - Từ 40 tuổi trở xuống: Cộng thêm 50% tỷ lệ % TTCT. - Từ 55 tuổi trở lên (đối với nữ) và từ 65 tuổi trở lên (đối với nam): Trừ 50% tỷ lệ % TTCT	
VII.	Tổn thương dương vật	
1.	Mất một phần dương vật	21 - 25
2.	Đứt một phần dương vật đã nối lại	
2.1.	Không có di chứng	11 - 15
2.2.	Có di chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT của di chứng theo	

	phương pháp cộng	
3.	Đứt hoàn toàn dương vật, đã nối lại	
3.1.	Không có di chứng	21 - 25
3.2.	Có di chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT của di chứng theo phương pháp cộng	
4.	Đứt hoàn toàn dương vật, không nối lại được, đã phẫu thuật tạo hình dương vật.	31 - 35
5.	Mất hoàn toàn dương vật	36 - 40
6.	Sẹo dương vật	
6.1.	Không gây co kéo dương vật: Tính tỷ lệ % TTCT như sẹo phần mềm	
6.2.	Gây co kéo dương vật	11 - 15
7.	Lóc da dương vật phải ghép da	
7.1.	Không có di chứng	11 - 15
7.2.	Có di chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT của di chứng theo phương pháp cộng	
8.	Di chứng tổn thương dương vật không thể thực hiện chức năng sinh dục	16 - 20
9.	Đứt dây hãm bao qui đầu	
9.1.	Khâu phục hồi tốt	1 - 5
9.2.	Phục hồi một phần, để lại di chứng (đau, quan hệ tình dục khó khăn)	6 - 10
	<i>* Ghi chú: Tất cả các tổn thương ở mục VII - Từ 40 tuổi trở xuống: Cộng thêm 50% tỷ lệ % TTCT. - Từ 65 tuổi trở lên: Trừ 50% tỷ lệ % TTCT.</i>	
VIII.	Tổn thương tử cung	
1.	Tổn thương thành tử cung nhưng chưa thủng, không có di chứng	16 - 20
2.	Thủng tử cung, điều trị phẫu thuật không có di chứng	21 - 25
3.	Tổn thương tử cung có di chứng (đính buồng tử cung...)	26 - 30
4.	Cắt tử cung bán phần	31 - 35
5.	Cắt tử cung hoàn toàn	46 - 50
	<i>* Ghi chú: Tất cả các tổn thương ở mục VIII - Từ 40 tuổi trở xuống: Cộng thêm 50% tỷ lệ % TTCT. - Từ 55 tuổi trở lên: Trừ 50% tỷ lệ % TTCT.</i>	
IX.	Tổn thương vú (Nữ giới)	
1.	Tổn thương núm vú	
1.1.	Một bên	
1.1.1.	Mất một phần: Tỷ lệ % TTCT của sẹo phần mềm nhân hệ số 3	
1.1.2.	Mất toàn bộ	11 - 13
1.2.	Hai bên: Cộng tỷ lệ % TTCT của từng bên theo phương pháp cộng	
2.	Tổn thương vú	

2.1.	Một bên	
2.1.1.	Mất một phần: Tỷ lệ % TTCT của sẹo phần mềm nhân hệ số 3	
2.1.2.	Mất hoàn toàn	21 - 25
2.2.	Hai bên: Cộng tỷ lệ % TTCT của từng bên theo phương pháp cộng	
	<p><i>* Ghi chú: Tất cả các tổn thương ở mục IX</i> - Từ 40 tuổi trở xuống: Cộng 50% tỷ lệ % TTCT. - Từ 55 tuổi trở lên: Trừ 50% tỷ lệ % TTCT. - Tổn thương vú ở nam giới: Tính tỷ lệ % TTCT của sẹo phần mềm nhân hệ số 3.</p>	
X.	Tổn thương ống dẫn tinh/ống dẫn trứng, vòi trứng	
1.	Tổn thương một bên	
1.1.	Tổn thương không gây đứt, phục hồi tốt	5 - 9
1.2.	Tổn thương gây đứt, phẫu thuật nối phục hồi tốt	11 - 15
1.3.	Tổn thương gây đứt, không phẫu thuật hoặc phẫu thuật không phục hồi được	16 - 20
1.4.	Tổn thương gây tắc, không thể phục hồi	16 - 20
2.	Tổn thương hai bên: Cộng tỷ lệ % TTCT của từng bên theo phương pháp cộng	
	<p><i>* Ghi chú: Tất cả các tổn thương ở mục X</i> - Từ 40 tuổi trở xuống: Cộng 50% tỷ lệ % TTCT - Từ 55 tuổi trở lên: Trừ 50% tỷ lệ % TTCT</p>	
XI.	Tổn thương âm hộ, âm đạo	
1.	Tổn thương âm hộ, âm đạo không gây biến dạng, không ảnh hưởng chức năng: Tính tỷ lệ % TTCT như sẹo phần mềm	
2.	Tổn thương âm hộ, âm đạo gây biến dạng,	
2.1.	Không ảnh hưởng chức năng: Tính tỷ lệ % TTCT như sẹo phần mềm nhân hệ số 3	
2.2.	Có ảnh hưởng chức năng	16 - 20
3.	Mất âm vật	
3.1.	Mất một phần	6 - 10
3.2.	Mất hoàn toàn	11 - 15
4.	Mất môi lớn	
4.1	Một bên	
4.1.1.	Mất một phần	1 - 5
4.1.2.	Mất hoàn toàn	6 - 10
4.2.	Hai bên: Cộng tỷ lệ % TTCT của từng bên theo phương pháp cộng	
5.	Mất môi bé	
5.1.	Một bên	
5.1.1.	Mất một phần	1 - 5
5.1.2.	Mất hoàn toàn	6 - 10
5.2.	Hai bên: Cộng tỷ lệ % TTCT của từng bên theo phương pháp cộng	

	<p><i>* Ghi chú: Tất cả các tổn thương ở mục XI</i> <i>- Từ 40 tuổi trở xuống: Cộng 50% tỷ lệ % TTCT</i> <i>- Từ 55 tuổi trở lên: Trừ 50% tỷ lệ % TTCT</i></p>	
XII.	Tổn thương sản khoa	
1.	Tổn thương gây dọa sảy thai	
1.1.	Điều trị bảo tồn kết quả tốt	1 - 5
1.2.	Điều trị bảo tồn không kết quả, phải đình chỉ thai nghén (bỏ thai): Tính tỷ lệ % TTCT như tổn thương gây sảy thai	
2.	Tổn thương gây sảy thai, thai chết lưu	
2.1.	Ba tháng đầu	11 - 15
2.2.	Ba tháng giữa	16 - 20
2.3.	Ba tháng cuối	21 - 25
3.	Tổn thương gây đẻ non	
3.1.	Đẻ non con sống	16 - 20
3.2.	Đẻ non con chết	31 - 35
XIII.	Tổn thương tuyến tiền liệt, túi tinh	
1.	Tổn thương gây rối loạn chức năng và/hoặc biến đổi giải phẫu nhưng không cần điều trị	6 - 10
2.	Cắt tuyến tiền liệt	11 - 15
3.	Cắt tuyến tiền liệt và túi tinh	16 - 20
	<p><i>* Ghi chú: Tất cả các tổn thương ở mục XIII</i> <i>- Từ 40 tuổi trở xuống: Cộng thêm 50% tỷ lệ % TTCT.</i> <i>- Từ 65 tuổi trở lên: Trừ 50% tỷ lệ % TTCT.</i></p>	
XIV.	Tổn thương bìu	
1.	Mất một phần da bìu không kèm theo giảm chức năng, không sai vị trí và không mất di động của tinh hoàn	3 - 5
2.	Mất một phần da bìu, không giảm chức năng tinh hoàn nhưng có kèm theo sai vị trí hoặc mất di động tinh hoàn	6 - 10
3.	Mất toàn bộ da bìu hoặc mất một phần da bìu cần ghép tinh hoàn vào nơi khác để bảo tồn chức năng tinh hoàn	16 - 20
	<p><i>* Ghi chú: Tất cả các tổn thương ở mục XIV</i> <i>- Từ 40 tuổi trở xuống: Cộng 50% tỷ lệ % TTCT.</i> <i>- Từ 65 tuổi trở lên: Trừ 50% tỷ lệ % TTCT.</i></p>	
6. TỶ LỆ PHẦN TRĂM TỔN THƯƠNG CƠ THỂ DO TỔN THƯƠNG HỆ NỘI TIẾT		
I	Tổn thương tuyến yên	
1.	Tổn thương tuyến yên, chưa gây biến chứng: Áp dụng Chương tổn thương cơ thể do tổn thương xương sọ và hệ thần kinh	
2.	Tổn thương tuyến yên gây biến chứng	
2.1.	Rối loạn chức năng thùy sau tuyến yên gây đái tháo nhạt	26 - 30
2.2.	Rối loạn chức năng thùy trước tuyến yên	
2.2.1.	Rối loạn một loại hormon	26 - 30
2.2.2.	Rối loạn từ hai đến ba loại hormon	41 - 45
2.2.3.	Rối loạn từ bốn loại hormon trở lên (rối loạn chức năng thùy	56 - 60

	trước tuyến yên)	
2.3.	Rối loạn chức năng toàn bộ tuyến yên (rối loạn chức năng cả thùy trước và thùy sau)	61 - 63
	<i>* Ghi chú: Nếu đi chứng tổn thương tuyến yên xảy ra trước tuổi dậy thì, tỷ lệ % TTCT được cộng 20% theo phương pháp cộng.</i>	
II	Tổn thương tuyến giáp	
1.	Tổn thương tuyến giáp chưa gây biến chứng	
1.1.	Một bên	11 - 15
1.2.	Hai bên: Cộng tỷ lệ % TTCT của từng bên theo phương pháp cộng	
2.	Tổn thương tuyến giáp gây biến chứng	
2.1.	Nhiễm độc giáp	
2.1.1.	Dưới lâm sàng	21 - 25
2.1.2.	Lâm sàng (bệnh Basedow) chưa có biến chứng	31 - 35
2.1.3.	Lâm sàng (bệnh Basedow) có biến chứng: Tính tỷ lệ % TTCT theo mục 2.1.2 và cộng với tỷ lệ % TTCT của biến chứng theo phương pháp cộng	
2.2.	Suy giáp	
2.2.1.	Suy giáp còn bù	21 - 25
2.2.2.	Suy giáp mất bù (suy giáp rõ)	31 - 35
2.3.	Tổn thương phải cắt tuyến giáp	
2.3.1.	Cắt một phần một bên, chức năng tuyến giáp vẫn ổn định	11 - 15
2.3.2.	Cắt hoàn toàn một bên, chức năng tuyến giáp vẫn ổn định	16 - 20
2.3.3.	Cắt hoàn toàn một bên và cắt một phần bên đối diện, chức năng tuyến giáp vẫn ổn định	21 - 25
	<i>* Ghi chú: Nếu có biến chứng thì cộng với tỷ lệ % TTCT của biến chứng theo phương pháp cộng.</i>	
2.3.4.	Cắt cả hai bên	56 - 60
III	Tổn thương tuyến cận giáp	
1.	Tổn thương tuyến cận giáp chưa gây biến chứng	
1.1.	Một bên	11 - 15
1.2.	Hai bên: Tính tỷ lệ % TTCT của từng bên rồi cộng theo phương pháp cộng	
2.	Tổn thương tuyến cận giáp gây suy chức năng tuyến cận giáp (bao gồm cả suy tuyến cận giáp sau phẫu thuật)	21 - 25
IV.	Tổn thương tuyến thượng thận	
1.	Tổn thương tuyến thượng thận chưa gây biến chứng	
1.1.	Một bên	11 - 15
1.2.	Hai bên: Tính tỷ lệ % TTCT của từng bên rồi cộng theo phương pháp cộng	
2.	Tổn thương tuyến thượng thận gây biến chứng	
2.1.	Suy thượng thận	
2.1.1.	Thể đáp ứng tốt với Corticoid	36 - 40

2.1.2.	Thế không đáp ứng với Corticoid	61 - 63
2.2	Tổn thương phải cắt tuyến thượng thận	
2.2.1.	Cắt một bên	
2.2.1.1	Không gây biến chứng	16 - 20
2.2.1.2	Có gây biến chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT của biến chứng theo phương pháp cộng	
2.2.2.	Cắt một bên và cắt một phần bên đối diện	
2.2.2.1.	Không gây biến chứng	26 - 30
2.2.2.2.	Có biến chứng: Cộng với tỷ lệ % TTCT của biến chứng theo phương pháp cộng	
2.2.3.	Cắt cả hai bên	
2.2.3.1.	Thế đáp ứng tốt với Corticoid	65 - 68
2.2.3.2.	Thế không đáp ứng với Corticoid	81 - 83
	<i>* Ghi chú: Nếu mổ bụng thăm dò thì cộng với tỷ lệ % TTCT của mổ thăm dò ổ bụng theo phương pháp cộng.</i>	
V.	Tổn thương tuyến tụy	
1.	Tổn thương tuyến tụy chưa gây biến chứng đái tháo đường: Tính tỷ lệ % TTCT theo quy định tại Chương tổn thương cơ thể do tổn thương hệ tiêu hóa	
2.	Tổn thương tuyến tụy gây biến chứng đái tháo đường	
2.1.	Đái tháo đường tiềm tàng	21 - 25
2.2.	Đái tháo đường lâm sàng	41 - 45
VI.	Tuyến sinh dục (buồng trứng, tinh hoàn)	
	Tính tỷ lệ % TTCT theo quy định tại Chương tổn thương cơ thể do tổn thương hệ tiết niệu - sinh dục - sản khoa.	
	<i>* Ghi chú: Nếu bệnh lý tuyến yên, tuyến giáp, tuyến thượng thận, tuyến tụy, tuyến sinh dục xảy ra trước 16 tuổi thì tỷ lệ % TTCT được cộng 20% theo phương pháp cộng.</i>	

7. TỶ LỆ PHẦN TRĂM TỔN THƯƠNG CƠ THỂ DO TỔN THƯƠNG CƠ - XƯƠNG - KHỚP

Nguyên tắc chung:

1. Tổn thương xương

- Gãy xương dài nhiều ổ tại một xương nếu không ngắn chi: Tính tỷ lệ % TTCT bằng gãy xương can xấu không ngắn chi. Nếu có ngắn chi tính tỷ lệ % TTCT bằng gãy xương can xấu ngắn chi.

- Mẻ xương, nứt, rạn xương: Tính tỷ lệ % TTCT 1 - 3%

- Gãy xương dài ở 1/3 trên, 1/3 giữa, 1/3 dưới: Tính tỷ lệ % TTCT như gãy thân xương (không chia đoạn).

- Ghép xương: Chỗ lấy xương tính tỷ lệ % TTCT 3 - 5%.

- Mất một phần đốt ngón tay, đốt ngón chân thì tính tỷ lệ % TTCT ở mức tối thiểu của khung tỷ lệ % TTCT mất đốt ngón tay, đốt ngón chân tương ứng.

- Các tổn thương xương sọ, xương hàm mặt, xương sườn và xương ức được quy định tại các chương riêng.

2. Đứt, tổn thương gân cơ

- Gân ngón vận động ngón, đốt ngón tay, chân:

+ Nối phục hồi: Tính tỷ lệ % TTCT sọ phần mềm.

+ Nối không phục hồi: Tính tỷ lệ % TTCT theo hạn chế vận động các đầu chi và sọ phần mềm.

- Gân cơ vận động bàn tay, bàn chân:

+ Nối phục hồi: Tính tỷ lệ % TTCT sọ phần mềm.

+ Nối không phục hồi: Tính tỷ lệ % TTCT hạn chế vận động khớp cổ tay, chân và sọ phần mềm.

- Tổn thương gân duỗi và gân gấp: Xếp tỷ lệ % TTCT như nhau.

3. Tổn thương sụn khớp

- Tổn thương sụn gây ảnh hưởng khớp: Tính tỷ lệ % TTCT theo mức độ hạn chế vận động khớp.

- Tổn thương sụn tiếp hợp ở trẻ em: Tính tỷ lệ % TTCT như tổn thương xương.

4. Tổn thương hỗn hợp

Trong trường hợp tổn thương chi có nhiều tổn thương hỗn hợp như mạch máu, thần kinh, xương, cơ... khi cộng các tỷ lệ % TTCT theo phương pháp cộng mà kết quả cao hơn tỷ lệ % TTCT cắt cụt đoạn chi thì tính tỷ lệ % TTCT bằng 95% tỷ lệ % TTCT cắt cụt đoạn chi tương ứng.

I. Xương đòn và xương bả vai

1.	Gãy xương đòn	
1.1.	Can liền tốt, không ảnh hưởng đến gánh, vác	6 - 10
1.2.	Can liền xấu, gỗ, cứng vai và đau ảnh hưởng đến gánh, vác	16 - 20
2.	Mất đoạn xương gây khớp giả xương đòn	16 - 20
3.	Trật khớp đòn - mỏm - bả	11 - 15
4.	Trật khớp ức - đòn	11 - 15
5.	Trật khớp cùng đòn	
5.1.	Trật khớp cùng đòn điều trị khỏi	1 - 3
5.2.	Trật khớp cùng đòn cũ dễ tái phát	11 - 15
6.	Gãy, vỡ xương bả vai một bên do chấn thương	
6.1.	Mẻ xương bả vai.	1 - 3
6.2.	Gãy mỏm cùng vai hoặc mỏm quạ	6 - 10
6.3.	Gãy, vỡ hoặc có lỗ khuyết ở thân xương	6 - 10
6.4.	Gãy, vỡ ở ngành ngang	11 - 15
6.5.	Gãy, vỡ phần ổ khớp vai	
6.5.1.	Vỡ ổ khớp vai đơn thuần, chỏm xương cánh tay không bị tổn thương nhưng để lại hậu quả dễ trật khớp vai	16 - 20
6.5.2.	Vỡ ổ khớp kèm tổn thương chỏm gây hậu quả cứng, hàn khớp vai: Tính tỷ lệ % TTCT như tổn thương khớp vai	
II. Khớp vai		
1.	Tháo một khớp vai	71 - 73
2.	Tổn thương khớp vai một bên	
2.1.	Mức độ hạn chế các động tác ít (hạn chế 1 - 2/7 động tác)	11 - 15
2.2.	Mức độ hạn chế các động tác rất nhiều, kèm theo teo cơ (hạn chế 3 - 5/7 động tác)	21 - 25
2.3.	Cứng khớp vai gần hoàn toàn	31 - 35
2.4.	Cứng khớp vai hoàn toàn	
2.4.1.	Tư thế thuận: Tư thế nghỉ (0°)	46 - 50
2.4.2.	Tư thế không thuận: Ra trước, ra sau, giờ ngang và lên cao	51 - 55
2.4.3.	Thay khớp vai nhân tạo	16 - 20
2.5.	Trật khớp vai	
2.5.1.	Trật khớp vai mới điều trị khỏi	3 - 5
2.5.2.	Trật khớp vai cũ dễ tái phát (không còn khả năng điều trị hoặc điều trị không kết quả)	21 - 25
3.	Viêm khớp vai do chấn thương gây hạn chế vận động khớp: Tính theo tỷ lệ % TTCT hạn chế vận động khớp	
III. Cánh tay		
1.	Cụt một cánh tay	
1.1.	Đường cắt 1/3 trên	66 - 70
1.2.	Đường cắt 1/3 giữa cánh tay trở xuống	61 - 65
2.	Gãy đầu trên xương cánh tay (từ cổ phẫu thuật trở lên)	
2.1.	Vỡ, tiêu chỏm đầu xương cánh tay hậu quả hàn khớp vai hoặc lũng liếng (chụp phim X quang xác định)	41 - 45
2.2.	Can liền tốt, nhưng có teo cơ và hạn chế động tác khớp vai mức	21 - 25

	độ vừa	
2.3.	Can liền xấu, teo cơ Delta, đai vai và cánh tay, hạn chế động tác khớp vai nhiều	31 - 35
3.	Gãy thân xương cánh tay một bên dưới cổ phẫu thuật.	
3.1.	Can liền tốt, trục thẳng, không ngắn chi	11 - 15
3.2.	Can liền xấu, trục hơi lệch, không ngắn chi	21 - 25
3.3.	Can liền xấu, trục lệch, ngắn chi	
3.3.1.	Ngắn dưới 3cm	26 - 30
3.3.2.	Ngắn từ 3cm trở lên	31 - 35
3.4.	Can xấu, hai đầu gãy chồng nhau	41 - 43
4.	Gãy đầu dưới xương cánh tay một bên	
4.1.	Gãy trên lồi cầu hoặc gãy giữa hai lồi cầu, gãy lồi cầu trong hoặc lồi cầu ngoài	21 - 25
4.2.	Gãy như mục 4.1 nhưng can liền xấu, di lệch dẫn đến hậu quả cứng, hàn khớp khuỷu: Tính theo tỷ lệ % TTCT của tổn thương khớp khuỷu	
4.3.	Mẻ hoặc rạn lồi cầu đơn thuần, không ảnh hưởng đến khớp	3 - 5
4.4.	Mẻ xương dài (các chi trên và chi dưới, chưa đến ống tủy hoặc đến ống tủy nhưng không có biến chứng) <i>* Ghi chú: Nếu có biến chứng viêm tủy xương: Tính tỷ lệ % TTCT theo mục viêm tủy xương tại Chương Tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể do bệnh, tật cơ - xương - khớp</i>	1 - 3
5.	Mất đoạn xương cánh tay tạo thành khớp giả	
5.1.	Khớp giả chặt	31 - 35
5.2.	Khớp giả lỏng	41 - 45
IV.	Cẳng tay và khớp khuỷu tay	
1.	Tháo một khớp khuỷu	61
2.	Cụt một cẳng tay	
2.1.	Đường cắt 1/3 trên	56 - 60
2.2.	Đường cắt 1/3 giữa trở xuống	51 - 55
3.	Gãy mỏm khuỷu xương trụ	
3.1.	Gãy đơn thuần không gây ảnh hưởng khớp	6 - 10
3.2.	Gãy mỏm khuỷu xương trụ gây hậu quả biến dạng cứng một khớp khuỷu	
3.2.1.	Cẳng tay gấp - duỗi được trong khoảng trên 5° đến 145°	11 - 15
3.2.2.	Cẳng tay gấp - duỗi được trong khoảng 45° đến 90°	26 - 30
3.2.3.	Cẳng tay gấp - duỗi được trong khoảng trên 0° đến 45°	31 - 35
3.2.4.	Cẳng tay gấp - duỗi được trong khoảng trên 100° đến 150°	51 - 55
4.	Trật khớp khuỷu cũ	
4.1.	Trật khớp khuỷu điều trị khỏi	3 - 5
4.2.	Trật khớp khuỷu cũ dễ tái phát	11 - 15
4.3.	Trật khớp quay - trụ điều trị khỏi	1 - 3
5.	Gãy hai xương cẳng tay	
5.1.	Không liền xương hoặc mất đoạn xương tạo thành khớp giả hai	

	xương	
5.1.1.	Khớp giả chặt	26 - 30
5.1.2.	Khớp giả lỏng	31 - 35
5.2.	Can liên tốt trục thẳng, chức năng căng tay gần như bình thường	11 - 15
5.3.	Một xương liền tốt, một xương liền không tốt	16 - 20
5.4.	Xương liền xấu, trục lệch, chi ngắn dưới 3cm	26 - 30
5.5.	Xương liền xấu, trục lệch, chi ngắn trên 3cm, ảnh hưởng đến chức năng sấp - ngửa căng tay và vận động của khớp cổ tay	31 - 35
5.6.	Bốn đầu xương gãy dính nhau, can xấu, mất sấp ngửa căng tay, teo cơ	31 - 35
6.	Gãy đầu dưới cả hai xương căng tay sát cổ tay	
6.1.	Hạn chế vận động khớp cổ tay ít và vừa (1 đến 2/5 động tác cổ tay)	16 - 20
6.2.	Hạn chế vận động khớp cổ tay nhiều (trên 3 động tác cổ tay)	21 - 25
6.3.	Cứng khớp cổ tay tư thế cơ năng (0°)	21 - 25
6.4.	Cứng khớp cổ tay tư thế gấp hoặc ngửa tối đa	31 - 35
6.5.	Cứng khớp cổ tay tư thế còn lại	26 - 30
6.6.	Trật khớp cổ tay cũ để tái phát	11 - 15
6.7.	Thoát vị bao hoạt dịch khớp cổ tay ảnh hưởng vận động khớp cổ tay ít, không ảnh hưởng thẩm mỹ	1 - 3
6.8.	Thoát vị bao hoạt dịch khớp cổ tay ảnh hưởng vận động khớp cổ tay nhiều hoặc ảnh hưởng thẩm mỹ	4 - 6
7.	Gãy thân xương quay	
7.1.	Can liên tốt, trục thẳng, không ngắn chi, chức năng căng tay tương đối bình thường	6 - 10
7.2.	Can liên xấu, trục lệch hoặc chi bị ngắn trật khớp quay - trụ và hạn chế chức năng sấp - ngửa	21 - 25
7.3.	Không liền xương hoặc mất đoạn xương tạo thành khớp giả xương quay	
7.3.1.	Khớp giả chặt	11 - 15
7.3.2.	Khớp giả lỏng	21 - 25
8.	Gãy đầu trên xương quay có di chứng gây hạn chế vận động gấp - duỗi khớp khuỷu và hạn chế sấp, ngửa căng tay, kèm theo teo cơ	21 - 25
9.	Gãy đầu dưới xương quay (kiểu Pouteau - Colles)	
9.1.	Kết quả điều trị tốt	6 - 10
9.2.	Hạn chế vận động căng tay, cổ tay	11 - 15
10.	Gãy thân xương trụ	
10.1.	Can liên tốt, trục thẳng, chức năng căng tay không bị ảnh hưởng	6 - 10
10.2.	Can liên xấu, trục lệch hoặc hai đầu gãy dính với xương quay làm mất chức năng sấp, ngửa căng tay	21 - 25
10.3.	Không liền xương hoặc mất đoạn xương tạo thành khớp giả	
10.3.1.	Khớp giả chặt	11 - 15
10.3.2.	Khớp giả lỏng	16 - 20
11.	Gãy 1/3 trên xương trụ và trật khớp đầu trên xương quay (gãy	6 - 10

	kiểu Monteggia) không để lại di chứng * Ghi chú: Nếu để lại di chứng cứng khớp khuỷu: Tính tỷ lệ % TTCT theo mục IV.3.2.	
12.	Gãy mỏm trâm quay hoặc trâm trụ không ảnh hưởng vận động khớp cổ tay * Ghi chú: Nếu ảnh hưởng vận động khớp cổ tay, tính tỷ lệ % TTCT theo mức độ hạn chế vận động khớp.	6 - 10
V. Bàn tay và khớp cổ tay		
1.	Tháo khớp cổ tay một bên	52
2.	Cứng khớp cổ tay do chấn thương (các ngón tay vẫn bình thường)	
2.1.	Cổ tay ở tư thế cơ năng (0°)	21 - 25
2.2.	Cổ tay ở tư thế gấp hoặc ngửa tối đa	31 - 35
2.3.	Cổ tay ở tư thế khác (không phải tư thế cơ năng hoặc gấp, ngửa tối đa)	26 - 30
3.	Gãy, vỡ xương hoặc trật khớp cũ khớp xương cổ tay một bên	
3.1.	Di chứng ảnh hưởng ít đến động tác khớp cổ tay	5 - 9
3.2.	Gây cứng khớp cổ tay: Tính tỷ lệ % TTCT theo mục V.2 Chương này	
4.	Gãy xương bàn tay	
4.1.	Gãy một đến hai xương bàn tay, không hạn chế chức năng bàn tay, ngón tay	6 - 10
4.2.	Gãy một đến hai xương bàn tay, có biến dạng hoặc ảnh hưởng đến chức năng bàn tay, ngón tay	11 - 15
4.3.	Gãy nhiều hơn hai xương bàn tay	16 - 20
4.4.	Mất đoạn xương của nhiều xương bàn tay (hai xương trở lên)	21 - 25
VI. Ngón tay		
1.	Cụt (mất) năm ngón tay của một bàn tay	
1.1.	Cụt (mất) năm ngón tay	47
1.2.	Trường hợp cắt rộng đến xương bàn tay	50
2.	Cụt (mất) bốn ngón của một bàn tay	
2.1.	Mất ngón I và ba ngón khác	
2.1.1.	Mất các ngón I + II + III + IV (còn lại ngón V)	45
2.1.2.	Mất các ngón I + II + III + V (còn lại ngón IV)	43
2.1.3.	Mất các ngón I + II + IV + V (còn lại ngón III)	43
2.1.4.	Mất các ngón I + III + IV + V (còn lại ngón II)	43
2.2.	Mất các ngón II + III + IV + V (còn lại ngón I)	41
2.3.	Vừa bị mất bốn ngón tay vừa tổn thương (gãy, khuyết...) từ một đến ba xương bàn tay	45 - 47
3.	Cụt (mất) ba ngón tay của một bàn tay	
3.1.	Mất ngón I và hai ngón khác	
3.1.1.	Mất các ngón I + II + III	41
3.1.2.	Mất các ngón I + II + IV	39
3.1.3.	Mất các ngón I + II + V	39
3.1.4.	Mất các ngón I + III + IV	37

3.1.5.	Mất các ngón I + III + V	35
3.1.6.	Mất các ngón I + IV + V	35
3.2.	Mất ngón II và hai ngón khác (còn lại ngón I)	
3.2.1.	Mất các ngón II + III + IV	31
3.2.2.	Mất các ngón II + III + V	31
3.2.3.	Mất các ngón II + IV + V	29
3.3.	Mất các ngón III + IV + V	25
	<i>* Ghi chú: Nếu mất ba ngón tay kèm theo tổn thương xương bàn tương ứng thì tỷ lệ % TTCT được cộng 4 - 6 % theo phương pháp cộng</i>	
4.	Cụt (mất) hai ngón tay của một bàn tay	
4.1.	Mất ngón I và một ngón khác	
4.1.1.	Mất ngón I và ngón II	35
4.1.2.	Mất ngón I và ngón III	33
4.1.3.	Mất ngón I và ngón IV	32
4.1.4.	Mất ngón I và ngón V	31
4.2.	Mất ngón II và một ngón khác (trừ ngón I)	
4.2.1.	Mất ngón II và ngón III	25
4.2.2.	Mất ngón II và ngón IV	23
4.2.3.	Mất ngón II và ngón V	21
4.3.	Mất ngón tay III và ngón IV	19
4.4.	Mất ngón tay III và ngón V	18
4.5.	Mất ngón IV và ngón V	18
	<i>* Ghi chú: Nếu mất hai ngón tay kèm theo tổn thương xương bàn tương ứng thì cộng 2 - 4 % theo phương pháp cộng</i>	
5.	Tổn thương, chấn thương một ngón tay	
5.1.	Ngón I (ngón cái)	
5.1.1.	Cứng khớp liên đốt	6 - 8
5.1.2.	Cứng khớp đốt - bàn	11 - 15
5.1.3.	Mất xương tạo thành khớp giả ngón cái	11 - 15
5.1.4.	Mất đốt ngoài (đốt hai)	11 - 15
5.1.5.	Mất trọn ngón I (tháo khớp ngón - bàn)	21 - 25
5.1.6.	Mất trọn ngón và một phần xương bàn I	26 - 30
5.2.	Ngón II (ngón trỏ)	
5.2.1.	Cứng khớp đốt bàn	7 - 9
5.2.2.	Cứng một khớp liên đốt	3 - 5
5.2.3.	Cứng các khớp liên đốt	11 - 12
5.2.4.	Mất đốt ba	3 - 5
5.2.5.	Mất hai đốt ngoài (đốt 2 và 3)	6 - 8
5.2.6.	Mất trọn ngón II (tháo khớp ngón - bàn)	11 - 15
5.2.7.	Mất trọn ngón II và một phần xương bàn	16 - 20
5.3.	Ngón III (ngón giữa)	
5.3.1.	Cứng khớp đốt - bàn	5 - 6

5.3.2.	Cứng một khớp liên đốt	1 - 3
5.3.3.	Cứng các khớp liên đốt	7 - 9
5.3.4.	Mất đốt ba	1 - 3
5.3.5.	Mất hai đốt ngoài (đốt 2 và 3)	4 - 6
5.3.6.	Mất trọn ngón III (tháo khớp ngón - bàn)	8 - 10
5.3.7.	Mất trọn ngón và một phần xương bàn tương ứng	11 - 15
5.4.	Ngón IV (ngón đeo nhẫn)	
5.4.1.	Cứng khớp bàn - ngón	4 - 5
5.4.2.	Cứng một khớp liên đốt	1 - 3
5.4.3.	Cứng các khớp liên đốt	6 - 8
5.4.4.	Mất đốt ba ngón IV	1 - 3
5.4.5.	Mất hai đốt ngoài của ngón IV (đốt 2 và 3)	4 - 6
5.4.6.	Mất trọn ngón IV	8 - 10
5.4.7.	Mất trọn ngón và một phần xương bàn tương ứng	11 - 15
5.5.	Ngón V (ngón tay út)	
5.5.1.	Cứng khớp bàn - ngón	3 - 4
5.5.2.	Cứng một khớp liên đốt	1 - 2
5.5.3.	Cứng các khớp liên đốt	5 - 6
5.5.4.	Mất đốt ba, ngón V	1 - 3
5.5.5.	Mất đốt hai và ba, ngón V	4 - 5
5.5.6.	Mất trọn ngón V (tháo khớp ngón - bàn)	6 - 8
5.5.7.	Mất trọn ngón và một phần xương bàn tương ứng	11 - 15
6.	Cụt nhiều ngón tay của hai bàn tay: Cộng tỷ lệ % TTCT của cụt của từng ngón theo phương pháp cộng	
7.	Gãy, vỡ xương một đốt ngón tay	
7.1.	Đốt 1 ngón I	3
7.2.	Đốt 2 ngón I hoặc đốt 1 các ngón khác	2
7.3.	Đốt 2; 3 các ngón khác	1
8.	Trật khớp ngón tay cũ dễ tái phát	
8.1.	Ngón I	
8.1.1.	Khớp bàn - ngón	4 - 6
8.1.2.	Khớp liên đốt	2 - 4
8.2.	Ngón II hoặc III	
8.2.1.	Khớp bàn - ngón	4 - 8
8.2.2.	Khớp liên đốt gần	2 - 4
8.2.3.	Khớp liên đốt xa	1 - 3
8.3.	Ngón IV hoặc V	
8.3.1.	Khớp bàn - ngón	2 - 4
8.3.2.	Khớp liên đốt gần	2 - 4
8.3.3.	Khớp liên đốt xa	1 - 3
9.	Viêm khớp bàn - ngón tay sau chấn thương	
9.1.	Ngón I	
9.1.1.	Viêm khớp bàn - ngón	5 - 7

9.1.2.	Viêm khớp liên đốt	3 - 5
9.2.	Ngón II và III	
9.2.1.	Viêm khớp bàn - ngón	3 - 5
9.2.2.	Viêm khớp liên đốt gần	2 - 4
9.2.3.	Viêm khớp liên đốt xa	1 - 3
9.3.	Ngón IV và V	
9.3.1.	Viêm khớp bàn - ngón	1 - 3
9.3.2.	Viêm khớp liên đốt gần	1 - 3
9.3.3.	Viêm khớp liên đốt xa	1
10.	Cứng nhiều khớp lớn chi trên	
10.1.	Cứng khớp vai và khớp khuỷu một bên ở tư thế bất lợi về chức năng	51 - 55
10.2.	Cứng cả ba khớp vai, khuỷu, cổ tay	61
VII.	Đùi và khớp háng	
1.	Tháo một khớp háng	71 - 73
2.	Trật khớp háng, kết quả điều trị	
2.1.	Tốt	6 - 10
2.2.	Gây lỏng khớp háng	21 - 25
3.	Cứng một khớp háng sau chấn thương	
3.1.	Chi ở tư thế thẳng trục	
3.1.1.	Từ 0 đến 90°	21 - 25
3.1.2.	Từ 0 đến 60°	31 - 35
3.1.3.	Từ 0 đến 30°	41 - 45
3.2.	Chi ở tư thế vẹo hoặc gấp	
3.2.1.	Từ 0 đến 90°	31 - 35
3.2.2.	Từ 0 đến 60°	41 - 45
3.2.3.	Từ 0 đến 30°	46 - 50
4.	Cứng hoàn toàn một khớp háng sau chấn thương	51 - 55
5.	Thay khớp háng nhân tạo	21 - 25
6.	Chấn thương để lại hậu quả cứng hai, ba khớp lớn chi dưới	
6.1.	Cứng một khớp háng và một khớp gối	61 - 65
6.2.	Cứng một khớp gối và một khớp cổ chân	41 - 45
6.3.	Cứng ba khớp lớn (háng, gối)	66 - 70
6.4.	Cứng ba khớp háng, gối và cổ chân	61 - 65
7.	Cụt một đùi	
7.1.	Đường cắt ở ngang mấu chuyên lớn	68 - 69
7.2.	Đường cắt ở 1/3 trên	67
7.3.	Đường cắt ở 1/3 giữa trở xuống	65
8.	Gãy cổ xương đùi	
8.1.	Gãy cổ xương đùi gây tiêu chỏm	51
8.2.	Gãy cổ xương đùi không tiêu chỏm	31 - 35
8.3.	Mất đoạn xương hoặc không liền xương tạo thành khớp giả cổ xương đùi	

8.4.	Khớp giả chặt	41 - 45
8.5.	Khớp giả lỏng lẻo	51
8.6.	Gãy cổ xương đùi, đã phẫu thuật thay chỏm nhân tạo	35
9.	Gãy đầu trên xương đùi	
9.1.	Can liền tốt, trục thẳng	26 - 30
9.2.	Can liền xấu, trục lệch, cơ teo nhiều, chi ngắn dưới 4cm, chức năng khớp háng bị hạn chế	31 - 35
9.3.	Can liền xấu, trục lệch, cơ teo nhiều chi ngắn trên 4cm	41 - 45
10.	Gãy thân xương đùi	
10.1.	Can liền tốt, trục thẳng, chức phận chi bình thường	21 - 25
10.2.	Can liền xấu, trục lệch	26 - 30
10.3.	Can xấu, trục lệch, chi ngắn dưới 4cm	31 - 35
10.4.	Can xấu, trục lệch, chi ngắn trên 4cm	41 - 45
11.	Gãy đầu dưới xương đùi	
11.1.	Gãy đầu dưới xương đùi gần sát lồi cầu sau điều trị kết quả tốt, không ảnh hưởng vận động khớp gối	11 - 15
11.2.	Gãy đầu dưới xương đùi gần sát lồi cầu sau điều trị có di chứng hạn chế vận động khớp gối: Tính tỷ lệ % TTCT theo cứng khớp gối	
VIII.	Cẳng chân và khớp gối	
1.	Tháo một khớp gối	61
2.	Vết thương, chấn thương khớp gối dẫn đến hậu quả cứng khớp	
2.1.	Tầm vận động từ 0° đến trên 125°	11 - 15
2.2.	Tầm vận động từ 0° đến 90°	16 - 20
2.3.	Tầm vận động từ 0° đến 45°	26 - 30
2.4.	Cứng khớp tư thế 0°	36 - 40
3.	Đứt gân bánh chè đã mổ khâu kết quả tốt	6 - 10
4.	Chấn thương cắt bỏ xương bánh chè làm hạn chế chức năng khớp gối: Tính tỷ lệ % TTCT theo mục VIII.2	
5.	Gãy hoặc vỡ lồi cầu xương đùi dẫn đến hậu quả hạn chế vận động khớp gối: Tính tỷ lệ % TTCT theo mục VIII.2	
6.	Tổn thương sụn chêm do chấn thương khớp gối	
6.1.	Rách, đứt, trật chỗ bám hoặc gây viêm mạn tính	16 - 20
6.2.	Nếu phải cắt bỏ và có hậu quả dính khớp gối: Tính tỷ lệ % TTCT theo mục VIII.2	
6.3.	Cắt bỏ sụn chêm có biến chứng hạn chế một phần cử động gấp - duỗi khớp gối: Tính tỷ lệ % TTCT theo mục VIII.2	
7.	Dị vật khớp gối	
7.1.	Dị vật nằm trong bao khớp hoặc bao hoạt dịch ảnh hưởng ít đến chức năng khớp gối	11 - 15
7.2.	Dị vật nằm trong khe khớp làm ảnh hưởng đến vận động, đi lại	21 - 25
8.	Tổn thương đứt dây chằng khớp gối	
8.1.	Đứt dây chằng chéo trước hoặc sau được điều trị phục hồi tốt	11 - 15
8.2.	Đứt dây chằng chéo trước hoặc sau được điều trị phục hồi không	21 - 25

	tốt hoặc không được điều trị	
8.3.	Đứt dây chằng ngoài khớp đã điều trị phục hồi tốt	6 - 10
8.4.	Đứt dây chằng ngoài khớp đã điều trị phục hồi không tốt hoặc không được điều trị	11 - 15
9.	Thay khớp gối nhân tạo	11 - 15
10.	Vỡ xương bánh chè trong bao khớp	
10.1.	Can liền tốt, bề mặt khớp không hoặc di lệch dưới 5mm	2 - 4
10.2.	Can liền tốt, bề mặt khớp di lệch trên 5mm	5 - 7
10.3.	Không liền xương	8 - 10
10.4.	Mất một phần xương bánh chè	5 - 7
11.	Trật khớp gối	
11.1.	Trật khớp gối mới, điều trị khỏi	3 - 5
11.2.	Trật khớp gối dai dẳng không điều trị được	8 - 10
12.	Cụt một cẳng chân	
12.1.	Cụt ở 1/3 trên, nếu khớp gối bình thường	
12.1.1.	Lắp được chân giả	51
12.1.2.	Không lắp được chân giả	55
12.2.	Cụt ở 1/3 giữa hoặc dưới	
12.2.1.	Đã lắp chân giả đi lại tốt	41 - 45
12.2.2.	Không lắp được chân giả hoặc đi chân giả đau, khó	46 - 50
13.	Gãy hai xương cẳng chân	
13.1.	Can liền tốt, trục thẳng, không ngắn chi	16 - 20
13.2.	Can xương xấu; can dính hai xương, trục lệch, có ngắn chi	
13.2.1.	Chi ngắn dưới 2cm	21 - 25
13.2.2.	Chi ngắn từ 2cm đến dưới 5cm	26 - 30
13.2.3.	Chi ngắn từ 5cm trở lên	31 - 35
14.	Mất đoạn hai xương chày, mác tạo thành khớp giả	
14.1.	Khớp giả hai xương chày, chi ngắn dưới 5cm	31 - 35
14.2.	Khớp giả hai xương chày, chi ngắn trên 5cm	41 - 45
15.	Gãy thân xương chày một chân	
15.1.	Gãy thân xương chày ở bất kể đoạn nào, can tốt, trục thẳng, không ngắn chi	11 - 15
15.2.	Gãy thân xương chày ở bất kể đoạn nào, can xấu, trục lệch, có ngắn chi	
15.2.1.	Chi ngắn dưới 2cm	16 - 20
15.2.2.	Chi ngắn từ 2cm đến dưới 5cm	21 - 25
15.2.3.	Chi ngắn từ 5cm trở lên	26 - 30
15.3.	Gãy thân xương chày đã liền nhưng thân xương có ổ khuyết lớn	21 - 25
16.	Mất đoạn xương chày tạo thành khớp giả	
16.1.	Khớp giả chày	21 - 25
16.2.	Khớp giả lỏng	31 - 35
17.	Gãy hoặc vỡ mâm chày	
17.1.	Điều trị phục hồi tốt, khớp gối không cứng	11 - 15

17.2.	Di chứng cứng khớp gối hoặc hàn khớp: Tính theo tỷ lệ % TTCT của tổn thương khớp gối	
17.3.	Bong sụn lõi củ xương chày	6 - 10
18.	Gãy hoặc vỡ lõi củ trước mâm chày	6 - 10
19.	Gãy thân xương mác một chân	
19.1.	Can tốt	3 - 5
19.2.	Can xấu	5 - 7
19.3.	Gãy kiểu Dupuytren (đầu dưới xương mác), can xấu	
19.3.1.	Hạn chế vận động khớp cổ chân	6 - 10
19.3.2.	Cổ chân bị cứng khớp	11 - 15
19.4.	Vỡ mắt cá ngoài không ảnh hưởng vận động khớp cổ chân. <i>* Ghi chú: Nếu ảnh hưởng vận động khớp cổ chân thì tính theo tỷ lệ % TTCT của ảnh hưởng vận động khớp.</i>	1 - 3
20.	Mất xương mác	
20.1.	Mất toàn bộ xương mác	11 - 15
20.2.	Mất đoạn xương mác	4 - 6
	<i>* Ghi chú: Gãy xương chi dưới có di chứng dài chi thì tính tỷ lệ % TTCT như ngắn chi mức độ tương ứng.</i>	
IX.	Bàn chân và khớp cổ chân	
1.	Tháo khớp cổ chân một bên	45
2.	Tháo khớp cổ chân hai bên: Cộng tỷ lệ % TTCT của từng bên theo phương pháp cộng	
3.	Tổn thương mắt cá trong một bên	
3.1.	Không ảnh hưởng khớp	6 - 10
3.2.	Gây cứng khớp cổ chân: Tính tỷ lệ % TTCT theo mục IX.6	
3.3.	Trật khớp cổ chân điều trị khỏi	1 - 3
4.	Cắt bỏ nửa trước bàn chân (tháo khớp các xương bàn hay thủ thuật Lisfranc)	35
5.	Cắt bỏ giữa bàn chân còn để lại chỗ chống gót (thủ thuật Chopart, Ricard hay Pirogoff)	41
6.	Chấn thương khớp cổ chân dẫn đến hậu quả cứng khớp	
6.1.	Cứng khớp ở tư thế cơ năng (0°)	21
6.2.	Cứng khớp ở tư thế bất lợi cho chức năng khớp cổ chân	31
6.3.	Cứng khớp không hoàn toàn (hạn chế vận động khớp)	11 - 15
7.	Đứt gân gót (gân Achille)	
7.1.	Đã nối lại, không ngăn gân	11 - 15
7.2.	Gân bị ngăn sau khi nối, bàn chân ngã về phía trước	21 - 25
7.3.	Không nối lại kịp thời để cơ dóp co lại thành một cục, đi lại khó khăn	26 - 30
8.	Cắt bỏ toàn bộ xương gót	31 - 35
9.	Gãy hoặc vỡ xương gót	
9.1.	Vỡ xương gót không ảnh hưởng vận động	6 - 10
9.2.	Vỡ thân xương gót có ảnh hưởng đến đi lại, lao động	11 - 15
9.3.	Gãy gót Boehler (phần Thalamus của xương gót) làm sập vòm	21 - 25

	bàn chân, đi lại khó và đau	
10.	Cắt bỏ xương sên	26 - 30
11.	Gãy xương sên làm bàn chân biến dạng, đi lại khó khăn	16 - 20
12.	Gãy/vỡ xương thuyên	6 - 10
13.	Gãy/vỡ xương hộp	11 - 15
14.	Gãy/vỡ nhiều xương nhỏ giữa bàn chân dẫn đến hậu quả cứng/hàn khớp bàn chân	16 - 20
15.	Gãy hoặc mất đoạn một xương bàn của bàn chân	
15.1.	Can liền tốt, bàn chân không biến dạng, không ảnh hưởng đến đi đứng	3 - 5
15.2.	Bàn chân biến dạng và trở ngại đến việc đi đứng, lao động	11 - 15
16.	Gãy hoặc mất đoạn nhiều xương bàn của một bàn chân	
16.1.	Gãy hai xương bàn chân, can liền tốt, bàn chân không biến dạng, không ảnh hưởng đến vận động	6 - 10
16.2.	Gãy hai xương bàn, can liền xấu hoặc mất đoạn hai xương bàn	16 - 20
16.3.	Gãy trên hai xương bàn hoặc mất đoạn xương làm bàn chân biến dạng gây trở ngại nhiều đến việc đi đứng, lao động	21 - 25
17.	Mảnh dị vật nằm trong khe khớp cổ chân (chày - gót - sên)	16 - 20
18.	Còn nhiều mảnh dị vật nhỏ ở phần mềm gan bàn chân hay găm ở xương bàn chân ảnh hưởng đến đi lại, lao động	
18.1.	Có dưới 10 mảnh	11 - 15
18.2.	Có từ 10 mảnh trở lên	16 - 20
19.	Bong gân khớp cổ chân điều trị lâu không khỏi	16 - 20
20.	Viêm khớp cổ chân mạn tính sau chấn thương trật khớp, bong gân cổ chân	16 - 20
X.	Ngón chân	
1.	Cụt năm ngón chân	26 - 30
2.	Cụt bốn ngón chân	
2.1.	Cụt bốn ngón II + III + IV + V (còn lại ngón I)	16 - 20
2.2.	Cụt bốn ngón I + II + III + IV (còn lại ngón V)	21 - 25
2.3.	Cụt bốn ngón I + II + III + V (còn lại ngón IV)	21 - 25
2.4.	Cụt bốn ngón I + II + IV + V (còn lại ngón III)	21 - 25
3.	Cụt ba ngón chân	
3.1.	Cụt ba ngón nhưng không mất ngón chân I	11 - 15
3.2.	Cụt ba ngón trong đó có ngón chân I	16 - 20
4.	Cụt hai ngón chân	
4.1.	Cụt 2 ngón III + IV hoặc 2 ngón III + V hoặc 2 ngón IV + V	6 - 10
4.2.	Cụt ngón II và một ngón khác (trừ ngón chân I)	11 - 15
4.3.	Cụt ngón chân I và một ngón khác	16 - 20
5.	Cụt ngón chân I	11 - 15
6.	Cụt một ngón chân khác	3 - 5
7.	Cụt đốt ngoài của một ngón chân I (đầu ngón chân)	6 - 10
8.	Cụt đốt ngoài của ngón chân khác (đầu ngón chân)	1 - 3
9.	Cụt hai đốt ngoài của một ngón chân khác	2 - 4

10.	Cứng khớp liên đốt ngón chân I	
10.1.	Tư thế thuận	3 - 5
10.2.	Tư thế bất lợi	7 - 9
11.	Cứng khớp đốt - bàn của ngón chân I	7 - 9
12.	Cứng khớp đốt - bàn hoặc các khớp liên đốt với nhau của một ngón chân khác	
12.1.	Cứng ở tư thế thuận	1 - 3
12.2.	Cứng ở tư thế bất lợi về chức năng	4 - 5
13.	Gãy xương một đốt ngón chân	1
XI.	Chậu hông	
1.	Khuyết xương chậu do lấy xương để điều trị	3 - 5
2.	Gãy (vỡ) gai chậu trước trên	6 - 10
3.	Gãy (vỡ) mào chậu	11 - 15
4.	Gãy (vỡ) một bên cánh chậu	16 - 20
5.	Gãy (vỡ) xương chậu kiểu Malgaigne dẫn đến méo khung chậu	
5.1.	Nam giới	31 - 35
5.3.	Của trên ba đốt sống	21 - 25
6.	Trượt thân đốt sống, thoát vị đĩa đệm	
6.1.	Trượt một ô không tổn thương thần kinh	21 - 25
6.2.	Trượt nhiều tầng không tổn thương thần kinh	31 - 35
	<i>* Ghi chú:</i> - Nếu gãy tổn thương thần kinh: Tính theo tỷ lệ % TTCT quy định tại Chương Tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể do tổn thương xương sọ và hệ thần kinh. - Tổn thương xương, nếu có biểu hiện loãng xương kèm theo (loãng xương do liệt thần kinh gây giảm vận động, do cố định xương kéo dài, không tính loãng xương do tuổi) thì cộng 5-10% theo phương pháp cộng.	
7.	Thoát vị đĩa đệm đã được điều trị thường gây tái phát.	6 - 10
XIII.	Viêm bao gân sau chấn thương: Tính tỷ lệ % TTCT theo quy định tại Chương Tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể do bệnh, tật cơ - xương - khớp	

8. TỶ LỆ PHẦN TRĂM TỔN THƯƠNG CƠ THỂ DO TỔN THƯƠNG PHẦN MỀM		
<p>Nguyên tắc:</p> <p>1. Kích thước sẹo</p> <p>+ Sẹo nhỏ: Chiều dài dưới 3cm và chiều rộng dưới 0,3cm.</p> <p>+ Sẹo trung bình: Chiều dài từ 3cm đến 5cm và chiều rộng từ 0,3cm đến 0,5cm.</p> <p>+ Sẹo lớn: Chiều dài trên 5cm và chiều rộng trên 0,5cm.</p> <p>+ Nếu sẹo có kích thước không đạt tiêu chí chiều dài hoặc chiều rộng thì tính tỷ lệ % TTCT ở mức nhỏ hơn liền kề.</p> <p><i>(Ví dụ: Sẹo có chiều dài trên 5cm nhưng chiều rộng nhỏ hơn 0,5cm: Tính tỷ lệ % TTCT như sẹo trung bình).</i></p> <p>2. Quy định về tỷ lệ % TTCT của sẹo theo vùng cơ thể</p> <p>+ Sẹo phần mềm vùng mặt: Bằng tỷ lệ % TTCT của sẹo vết thương phần mềm nhân hệ số 3.</p> <p>+ Sẹo phần mềm vùng cổ: Bằng tỷ lệ % TTCT của sẹo vết thương phần mềm nhân hệ số 2.</p> <p>3. Sẹo do phẫu thuật, thủ thuật để xử lý một bộ phận hoặc một vùng cơ thể bị tổn thương</p> <p>+ Sẹo do phẫu thuật, thủ thuật: Tính tỷ lệ % TTCT như sẹo vết thương phần mềm (trừ trường hợp mổ thăm dò ổ bụng).</p> <p>+ Nếu sẹo vết thương và sẹo phẫu thuật, thủ thuật trùng nhau thì tính kích thước một sẹo và cho tỷ lệ % TTCT ở mức tối đa của khung.</p> <p>4. Vết thương chưa liền sẹo: Tính tỷ lệ % TTCT như sẹo vết thương phần mềm.</p> <p>5. Sẹo vùng niêm mạc: Tổn thương niêm mạc phải khâu để lại sẹo, được tính tỷ lệ % TTCT như sẹo vết thương phần mềm.</p> <p>6. Sẹo gây ảnh hưởng chức năng: Được đánh giá bằng lâm sàng và các xét nghiệm cận lâm sàng (điện cơ, siêu âm, v.v...).</p>		
I.	Sẹo vết thương phần mềm	
1.	Sẹo nhỏ	1
2.	Sẹo trung bình	2
3.	Sẹo lớn	3
* Ghi chú: Nếu ảnh hưởng chức năng thì cộng với tỷ lệ % TTCT của ảnh hưởng chức năng theo phương pháp cộng.		
II.	Vết thương làm dập nát mất nhiều cơ để lại sẹo rúm dính, co kéo ảnh hưởng nhiều đến chức năng của bộ phận	
1.	Sẹo ở vùng hàm mặt, mắt, mũi, tai: Đã quy định ở các chương tương ứng	

2.	Sẹo ở vùng cổ, cơ kéo làm hạn chế các động tác quay, ngửa, nghiêng cổ, cúi ngang đầu	11 - 15
3.	Sẹo lõm sâu, kích thước lớn, cơ kéo do mất nhiều cơ ngực diện tích 4 - 5 khoang liên sườn hay cơ bụng vùng thượng vị làm ảnh hưởng nhiều đến chức năng hô hấp	21 - 25
4.	Sẹo lõm sâu, kích thước lớn, dính, cơ kéo do mất một phần cơ Delta, cơ đai vai, hạn chế các động tác cánh tay.	21 - 25
5.	Sẹo lõm lớn do mất một phần lớn cơ nhị đầu hoặc tam đầu làm yếu cánh tay mức độ nhiều	16 - 20
6.	Sẹo kèm theo đứt đơn thuần cơ nhị đầu hoặc tam đầu đã khâu nối nhưng còn làm yếu cánh tay mức độ ít	5 - 7
7.	Sẹo làm mất một phần cơ mông to	11 - 15
8.	Sẹo làm mất một phần cơ tứ đầu đùi, làm yếu chân mức độ nhiều	16 - 20
9.	Sẹo kèm theo đứt đơn thuần cơ tứ đầu đùi đã khâu nối nhưng còn làm yếu chân mức độ ít	6 - 8
III.	Tổn thương phần mềm (bao gồm cả gân hoặc cân cơ hoặc vùng khớp) gây hạn chế vận động: Tính tỷ lệ % TTCT của hạn chế vận động khớp và sẹo vết thương phần mềm rồi cộng theo phương pháp cộng	
IV.	Sẹo do lấy da ghép	
1.	Diện tích từ 1% diện tích cơ thể trở xuống	1
2.	Diện tích trên 1% diện tích cơ thể trở lên: Cứ thêm mỗi 1% diện tích cơ thể thì cộng thêm 1% tỷ lệ % TTCT	
V.	Tổn thương da không để lại sẹo nhưng để lại vết biến đổi rối loạn sắc tố da	0,5 - 1
VI.	Sẹo do tai nạn giao thông hoặc do đạn ghém (hoặc do cùng một loại hung khí gây nên) có tính chất tương tự nhau, kích thước nhỏ	
1.	Số lượng từ 20 sẹo trở xuống: Tính tỷ lệ % TTCT như sẹo vết thương phần mềm (Mục 1)	
2.	Số lượng từ trên 20 sẹo trở lên: Cứ thêm mỗi 5 sẹo thì cộng thêm 1% tỷ lệ % TTCT	
VII.	Dị vật phần mềm	
1.	Còn dị vật không có di chứng	
1.1.	Từ 5 dị vật trở xuống	1 - 5
1.2.	Nhiều hơn 5 dị vật	6 - 10
2.	Vết thương phần mềm còn dị vật gây ảnh hưởng chức năng, chức phận của bộ phận chứa dị vật: Tính tỷ lệ % TTCT của dị vật và của di chứng chức năng cơ quan bộ phận rồi cộng theo phương pháp cộng	
VIII.	Tổn thương móng tay, móng chân	
1.	Tổn thương một móng tay hoặc một móng chân: Đổi màu, sần sùi có vằn ngang, dọc hoặc viêm quanh móng điều trị không kết quả hay tái phát	1

2.	Cụt, rụng một móng tay hoặc một móng chân	2
9. TỶ LỆ PHẦN TRĂM TỔN THƯƠNG CƠ THỂ DO TỔN THƯƠNG BÔNG		
Nguyên tắc		
- Sẹo bông chưa liền sẹo: Cho tỷ lệ % TTCT ở mức tối thiểu của khung		
- Sẹo bông ảnh hưởng thẩm mỹ là sẹo có ít nhất một trong các đặc điểm sau: xơ cứng; dính; lõm hoặc lõm sâu.		
I. Sẹo bông không ảnh hưởng đến điều tiết và thẩm mỹ		
1.	Diện tích từ 1% diện tích cơ thể trở xuống	1
2.	Diện tích lớn hơn 1% diện tích cơ thể: Cứ thêm 1% diện tích cơ thể thì cộng thêm 1% tỷ lệ % TTCT theo phương pháp cộng	
II. Sẹo ở các vùng da hở khác gây rối loạn sắc tố ảnh hưởng đến thẩm mỹ		
1.	Diện tích từ 1% diện tích cơ thể trở xuống	2
2.	Diện tích lớn hơn 1% diện tích cơ thể: Cứ thêm 1% diện tích cơ thể thì cộng thêm 2% tỷ lệ % TTCT theo phương pháp cộng	
3.	Sẹo một bên chi trên gây tổn thương thần kinh hoặc ảnh hưởng đến chức năng vận động của khớp, tùy theo mức độ ảnh hưởng: Tính theo tỷ lệ % TTCT quy định tại Chương Tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể do tổn thương xương sọ và hệ thần kinh và/hoặc Chương Tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể do tổn thương hệ cơ - xương - khớp	
4.	Sẹo một bên chi dưới, gây tổn thương thần kinh hoặc ảnh hưởng đến chức năng vận động của khớp, tùy theo mức độ ảnh hưởng: Tính theo tỷ lệ % TTCT quy định tại Chương Tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể do tổn thương xương sọ và hệ thần kinh và/hoặc Chương Tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể do tổn thương hệ cơ - xương - khớp.	
5.	Sẹo vùng tầng sinh môn - sinh dục: Tùy theo mức độ di chứng và ảnh hưởng đến các bộ phận lân cận, tính theo tỷ lệ % TTCT quy định tại Chương Tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể do tổn thương hệ tiết niệu - sinh dục - sản khoa	
6.	Sẹo bông gây dính ngón tay ngón chân đã phẫu thuật ảnh hưởng chức năng: Tính theo tỷ lệ % TTCT quy định tại Chương Tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể do tổn thương hệ cơ - xương - khớp	
III. Sẹo bông ảnh hưởng đến chức năng da và thẩm mỹ		
1.	Sẹo vùng mặt, cổ gây rối loạn sắc tố ảnh hưởng thẩm mỹ	
1.1.	Diện tích dưới 1% diện tích cơ thể	6 - 10
1.2.	Diện tích từ 1% đến dưới 3% diện tích cơ thể	11 - 15
1.3.	Diện tích từ 3% diện tích cơ thể trở lên	21
IV. Rối loạn trên vùng sẹo		
1.	Các vết loét, vết rò không liền do rối loạn dinh dưỡng vùng sẹo	

1.1.	Nhẹ (đường kính vết loét dưới 5cm)	7 - 9
1.2.	Vừa (đường kính vết loét từ 5cm đến 10cm)	16 - 18
1.3.	Nặng (đường kính vết loét trên 10cm)	21 - 25
2.	Bỏng buốt, sẹo lồi, sẹo đôi màu, sẹo viêm: Tùy theo mức độ cộng cho mỗi sẹo 7 - 9% theo phương pháp cộng * Ghi chú: Nếu do nguyên nhân thần kinh thì tính theo tỷ lệ % TTCT quy định tại Chương Tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể do tổn thương xương sọ và hệ thần kinh.	
10. TỶ LỆ PHẦN TRĂM TỔN THƯƠNG CƠ THỂ DO TỔN THƯƠNG CƠ QUAN THỊ GIÁC		
I.	Khoét bỏ nhãn cầu 1 bên	51 - 55
II.	Đục nhân mắt do chấn thương	
1.	Chưa mổ: Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác và cộng với 10% theo phương pháp cộng.	
2.	Đã mổ thay thủy tinh thể nhân tạo: Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác và cộng với 10% theo phương pháp cộng nhưng không quá 41% một mắt.	
III.	Tổn thương ngoài nhãn cầu (một mắt)	
1.	Tổn thương lệ đạo	
1.1.	Rách, đứt lệ đạo chưa phẫu thuật	7 - 9
1.2.	Rách, đứt lệ đạo đã phẫu thuật kết quả tốt	3 - 5
1.3.	Đã phẫu thuật kết quả không tốt	11 - 15
2.	Sẹo cơ kéo hờ mi	11 - 15
3.	Sẹo kết mạc, sẹo mi mắt không cơ kéo hờ mi: Tính tỷ lệ % TTCT như sẹo vết thương phần mềm	
IV.	Tổn thương chức năng thị giác do tổn thương thần kinh chi phối thị giác	
1.	Mù não chấn thương một mắt hoặc hai mắt (tổn thương trung khu thần kinh thị giác nam ở thùy chẩm được xác định bằng chẩn đoán hình ảnh): Căn cứ kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác	
2.	Thị trường thu hẹp (do tổn thương não vùng chẩm trong chấn thương)	
2.1.	Thị trường còn khoảng 30° xung quanh điểm cố định	
2.1.1.	Thị trường thu hẹp ở một mắt	5 - 9
2.1.2.	Thị trường thu hẹp ở hai mắt	21 - 25
2.2.	Thị trường còn khoảng 10° xung quanh điểm cố định	
2.2.1.	Một mắt	21 - 25
2.2.2.	Hai mắt	61 - 63
3.	Ám điểm trung tâm	
3.1.	Ám điểm ở một mắt	21 - 25
3.2.	Ám điểm ở hai mắt	41 - 45

4.	Bán manh (do tổn thương ở giao thoa thị giác)	
4.1.	Bán manh vẫn giữ được sức nhìn (thị lực trung tâm)	
4.1.1.	Bán manh cùng bên (phải hoặc trái)	26 - 30
4.1.2.	Bán manh khác bên phía mũi	21 - 25
4.1.3.	Bán manh khác bên phía hai thái dương	61 - 63
4.1.4.	Bán manh góc 1/4 trên	11 - 15
4.1.5.	Bán manh góc 1/4 dưới	21 - 25
4.1.6.	Bán manh ngang trên	11 - 15
4.1.7.	Bán manh ngang dưới	36 - 40
4.2.	Bán manh kèm theo mất thị lực trung tâm một bên hay cả hai bên: Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác nhưng tối đa không quá 81%	
5.	Song thị	
5.1.	Song thị một mắt	11 - 15
5.2.	Song thị hai mắt	21 - 25
6.	Rối loạn sắc giác và thích nghi bóng tối	11 - 15
7.	Sụp mí một mắt (do tổn thương dây thần kinh số III)	
7.1.	Sụp mí mức độ che nửa đồng tử	11 - 15
7.2.	Sụp mí hoàn toàn che mất tầm nhìn: Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác và cộng với 10% theo phương pháp cộng	
8.	Đính mí cầu không còn khả năng phục hồi: Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác và cộng với 10% theo phương pháp cộng	
9.	Liệt điều tiết và liệt cơ cơ đồng tử	
9.1.	Một mắt	11 - 15
9.2.	Hai mắt	21 - 25
10.	Rung giật nhãn cầu đơn thuần	
10.1.	Rung giật ở một mắt	5 - 9
10.2.	Rung giật ở hai mắt	11 - 15
11.	Liệt một hay nhiều dây thần kinh vận động nhãn cầu (dây số III - nhánh vận động nhãn cầu; số IV; số VI): Tính tỷ lệ % TTCT theo quy định tại Chương tổn thương cơ thể do tổn thương xương sọ và hệ thần kinh	
12.	Tổn thương nhánh 1 dây thần kinh số V: Tính tỷ lệ % TTCT theo quy định tại Chương tổn thương cơ thể do tổn thương xương sọ và hệ thần kinh	
13.	Viêm giác mạc: Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực tối đa không quá 41% một mắt cộng cả tỷ lệ % TTCT ở Mục 12	
14.	Teo dây thần kinh thị giác (dây thần kinh số II): Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn	

	thương thực thể cơ quan thị giác	
V.	Tổn thương võng mạc Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác	
VI.	Sẹo giác mạc, củng mạc	
1.	Sẹo giác mạc không ảnh hưởng thị lực	5
2.	Sẹo giác mạc ảnh hưởng thị lực: Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác và cộng với 5% theo phương pháp cộng nhưng không quá 41 % một mắt	
3.	Sẹo củng mạc không ảnh hưởng thị lực	2
4.	Sẹo củng mạc ảnh hưởng thị lực: Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác và cộng với 2% theo phương pháp cộng nhưng không quá 41%	
VII.	Tổn hại môi trường trong suốt (thủy dịch - thủy tinh dịch)	
1.	Chấn thương nhãn cầu còn dị vật nội nhãn không thể lấy được gây chứng mắt bị nhiễm đồng hoặc sắt	
2.	Tổ chức hóa dịch kính	
	Mục VII: Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác và cộng với 15% theo phương pháp cộng nhưng không quá 41%	
VIII.	Giảm điều vận, sợ ánh sáng, chảy nước mắt và kích ứng mắt	3 - 5
IX.	Ghép giác mạc	
1.	Không giảm thị lực	3 - 5
2.	Giảm thị lực: Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác	
X.	Dị vật trong nhãn cầu Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác và cộng với 10% theo phương pháp cộng nhưng không quá 41%	
XI.	Dị vật sau nhãn cầu Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương thực thể cơ quan thị giác và cộng với 10% theo phương pháp cộng nhưng không quá 41%	
XII.	Dị vật tiền phòng Căn cứ vào kết quả thị lực, áp dụng Mục XV. Tỷ lệ % TTCT do giảm thị lực vì tổn thương cơ quan thị giác và cộng 10% theo phương pháp cộng nhưng không quá 41 %	
XIII.	Vỡ xương ổ mắt	
1.	Vỡ xương không ảnh hưởng thị lực	5 - 7
2.	Khuyết xương thành hốc mắt	8 - 10
3.	Rò viêm xương thành hốc mắt	11 - 15
4.	Có ảnh hưởng thị lực: Cộng tỷ lệ % TTCT của giảm thị lực và tỷ lệ	

% TTCT của võ xương theo phương pháp cộng		
XIV. Bệnh mắt đặc hiệu do thương tích		
1.	Glôcôm	3 - 5
2.	Đục thủy tinh thể/di lệch thủy tinh thể một phần	4 - 8
3.	Biến dạng ổ mắt (thụt mắt/nhấn cầu hạ thấp/nhấn cầu nâng cao)	3 - 5
4.	Giãn đồng tử do chấn thương và các bất thường khác về đồng tử hoặc mổ mắt	4 - 8

10. TỶ LỆ % TTCT DO GIẢM THỊ LỰC VÌ TÔN THƯƠNG THỰC THỂ CƠ QUAN THỊ GIÁC

Thị lực	10/10 8/10	7/10 6/10	5/10	4/10	3/10	2/10	1/10	1/20	dưới 1/20	ST (-)
10/10 8/10	0	5	8	11	14	17	21	25	31	41
7/10 6/10	5	8	11	14	17	21	25	31	35	45
5/10	8	11	14	17	21	25	31	35	41	51
4/10	11	14	17	21	25	31	35	41	45	55
3/10	14	17	21	25	31	35	41	45	51	61
2/10	17	21	25	31	35	41	45	51	55	65
1/10	21	25	31	35	41	45	51	55	61	71
1/20	25	31	35	41	45	51	55	61	71	81
dưới 1/20	31	35	41	45	51	55	61	71	81	85
ST(-)	41	45	51	55	61	65	71	81	85	87

- Giao điểm của 2 trục tung - trục hoành là tỷ lệ % TTCT chung của 2 mắt do giảm thị lực (thị lực sau khi đã được chỉnh kính, các mức độ từ giảm rất nhẹ đến mù tuyệt đối).

- Thị lực của mỗi mắt được biểu diễn trên 1 trục (trục tung hoặc trục hoành) phân ra các độ 8/10 - 10/10 (bình thường), 7/10-6/10 (giảm rất nhẹ), 5/10, 4/10... đến ST âm tính.

- Trong trường hợp thị lực được cho theo các phương pháp khác nhau thì phải quy đổi về bảng thập phân.

11. TỶ LỆ PHẦN TRĂM TÔN THƯƠNG CƠ THỂ DO TÔN THƯƠNG RĂNG - HÀM - MẶT		
I.	Xương hàm, gò má, cung tiếp và khớp thái dương - hàm	

1.	Mé xương hàm, vỡ ổ chân răng	1 - 3
2.	Gãy xương hàm trên; gãy xương hàm dưới; gãy xương gò má, cung tiếp can tốt, không ảnh hưởng chức năng	8 - 10
3.	Gãy xương hàm trên hoặc xương hàm dưới can xấu gây sai khớp cắn	21 - 25
4.	Gãy cả xương hàm trên và xương hàm dưới can tốt	16 - 20
5.	Gãy cả xương hàm trên và xương hàm dưới can xấu, gây sai khớp cắn	31 - 35
6.	Gãy xương gò má, cung tiếp can xấu gây biến dạng mặt	16 - 20
7.	Mất một phần xương hàm trên hoặc một phần xương hàm dưới từ cạnh cao trở xuống (đã tính cả tỷ lệ % TTCT mất răng)	31 - 35
8.	Mất một phần xương hàm trên và một phần xương hàm dưới từ cạnh cao trở xuống (đã tính cả tỷ lệ % TTCT mất răng)	
8.1.	Cùng bên	41 - 45
8.2.	Khác bên	51 - 55
9.	Mất toàn bộ xương hàm trên hoặc xương hàm dưới	61
10.	Tổn thương xương hàm, khớp thái dương hàm gây dính khớp hạn chế há miệng	
10.1.	Từ 1,5cm đến 3cm	21 - 25
10.2.	Dưới 1,5cm	36 - 40
11.	Khớp giả xương hàm hay khuyết xương ảnh hưởng đến chức năng nhai.	26 - 30
12.	Trật khớp hàm dễ tái phát không còn khả năng điều trị	16 - 20
II. Răng		
1.	Răng vĩnh viễn	
1.1	Mé răng điều trị bảo tồn: Tính bằng 50% tỷ lệ % TTCT của mất răng	
1.2.	Mất hoặc gãy thân một răng	
1.2.1.	Răng cửa, răng nanh (số 1, 2, 3)	2
1.2.2.	Răng hàm nhỏ (số 4, 5)	1,5
1.2.3.	Răng hàm lớn số 6	2,5
1.2.4.	Răng hàm lớn số 7	2
1.2.5.	Răng hàm số 8	1
1.3.	Mất từ 8 đến 19 răng ở cả hai hàm	15 - 18
1.4.	Mất toàn bộ một hàm hoặc mất từ 20 răng trở lên ở cả hai hàm	21 - 25
1.5.	Mất toàn bộ răng hai hàm	31
2.	Răng sữa: Tính bằng 50% tỷ lệ % TTCT của răng vĩnh viễn tương ứng	
III. Phần mềm		
1.	Khuyết hồng lớn ở xung quanh hốc miệng, tổn thương mũi, má nhưng chưa được phẫu thuật tạo hình làm trở ngại đến ăn, uống, nói	51 - 55
IV. Lưỡi		
1.	Sẹo lưỡi không ảnh hưởng chức năng	1 - 5

2.	Mất một phần nhỏ đầu lưỡi, ảnh hưởng đến ăn, nói	6 - 10
3.	Mất một nửa đến hai phần ba lưỡi	31 - 35
4.	Mất ba phần tư lưỡi, kể từ đường gai chữ "V" trở ra (còn gốc lưỡi)	51 - 55
V.	Tổn thương hệ thống tuyến nước bọt	
1.	Không gây khô miệng	3 - 5
2.	Gây hậu quả khô miệng	16 - 20
3.	Gây rò kéo dài	21 - 25
12. TỶ LỆ PHẦN TRĂM TỔN THƯƠNG CƠ THỂ DO TỔN THƯƠNG TAI - MŨI - HỌNG		
I.	Tai	
2.	Nghe kém một tai	
2.1.	Nghe kém nhẹ một tai	3
2.2.	Nghe kém trung bình một tai	9
2.3.	Nghe kém nặng một tai	11 - 15
2.4.	Nghe kém quá nặng một tai	16 - 20
3.	Sẹo thủng màng nhĩ hay sẹo xơ dính màng nhĩ làm giảm sức nghe: Tính tỷ lệ % TTCT theo mức độ nghe kém	
4.	Viêm tai giữa mạn tính sau chấn thương gây tổn thương tai giữa: Tính tỷ lệ % TTCT theo sức nghe và cộng từ 5 đến 10% tùy theo viêm tai giữa một bên hay hai bên, nếu có kèm theo cholesteatome cộng từ 11 đến 15% theo phương pháp cộng	
5.	Vết thương vành tai	
5.1.	Sẹo vành tai không co rúm	1 - 3
5.2.	Mất ít hơn 1/3 vành tai hoặc sẹo co rúm	6 - 10
5.2	Mất từ 1/3 đến 2/3 vành tai.	11 - 15
5.3.	Mất nhiều hơn 2/3 đến hoàn toàn một vành tai	16 - 20
6.	Sẹo ống tai	
6.1.	Sẹo ống tai một bên không gây hẹp: Tính tỷ lệ % TTCT như sẹo phần mềm	
6.2.	Sẹo làm hẹp ống tai một bên (hạn chế âm thanh)	3 - 6
6.3.	Ống tai bị bịt kín: Tính tỷ lệ % TTCT theo mức độ nghe kém một tai	
6.4.	Ống tai bị bịt kín gây viêm ống tai ngoài: Tỷ lệ % TTCT mục 6.3. cộng 5 - 7% theo phương pháp cộng	
7.	Vỡ xương đá không để lại di chứng	16 - 20
8.	Vỡ xương đá để lại di chứng: Tỷ lệ % TTCT mục 7 cộng tỷ lệ % TTCT của di chứng theo phương pháp cộng	
<i>* Ghi chú: Nếu tổn thương 2 bên, tính tỷ lệ % TTCT của từng bên rồi cộng theo phương pháp cộng.</i>		
II.	Mũi xoang	
1.	Khuyết mũi	
1.1.	Khuyết nhỏ hơn 1/4 mũi	5 - 9
1.2.	Khuyết từ bằng 1/4 đến nhỏ hơn 1/2 mũi	11 - 15

1.3.	Khuyết từ bằng 1/2 đến bằng 3/4 mũi	21 - 25
1.4.	Khuyết lớn hơn 3/4 mũi.	26 - 30
2.	Sẹo chít hẹp lỗ mũi (do chấn thương) ảnh hưởng đến thở	
2.1.	Sẹo chít hẹp một lỗ mũi	11 - 15
2.2.	Sẹo bít cả một lỗ mũi	16 - 20
2.3.	Sẹo chít hẹp hai lỗ mũi, ảnh hưởng nhiều đến thở	31 - 35
2.4.	Sẹo bít hoàn toàn cả hai lỗ mũi phải thở bằng miệng	41 - 45
3.	Tổn thương tháp mũi (gãy; sập xương chính mũi; vẹo vách ngăn)	
3.1.	Không ảnh hưởng đến chức năng thở	7 - 9
3.2.	Ảnh hưởng đến thở rõ rệt	11 - 15
4.	Chấn thương xoang	
4.1.	Vỡ rạn hay lún thành xoang hàm hoặc xoang trán không di lệch	7 - 9
4.2.	Mất một phần hay vỡ di lệch thành xoang hàm hoặc xoang trán	11 - 15
4.3.	Chấn thương phức hợp mũi - sàng (vỡ kín mũi - sàng - bướm): Cộng tỷ lệ % TTCT các tổn thương phối hợp đi kèm của các cơ quan khác theo phương pháp cộng	36 - 40
5.	Chấn thương sọ - mặt (tầng trên, giữa, dưới): Cộng tỷ lệ % TTCT của các tổn thương chức năng liên quan (lấy mức tối thiểu của khung) theo phương pháp cộng	
6.	Viêm xoang sau chấn thương	
6.1.	Viêm đơn xoang	
6.1.1.	Một bên	6 - 10
6.1.2.	Hai bên	11 - 15
6.2.	Viêm đa xoang	
6.2.1.	Một bên	16 - 20
6.2.2.	Hai bên	26 - 30
6.3.	Viêm xoang còn dị vật nằm trong xoang (chưa lấy ra được hoặc mổ không lấy ra được) hoặc có lỗ rò: Tỷ lệ % TTCT của viêm xoang cộng 5% theo phương pháp cộng	
III. Họng		
1.	Sẹo làm hẹp họng, hạ họng ảnh hưởng đến nuốt nhẹ (khó nuốt chất đặc)	11 - 15
2.	Sẹo làm hẹp họng, hạ họng ảnh hưởng khó nuốt (khó nuốt chất lỏng)	26 - 30
3.	Ăn qua ống thông dạ dày (sonde) hoặc phải mở thông dạ dày vĩnh viễn do không ăn được qua đường họng (đã tính cả tổn thương họng, hạ họng)	71 - 73
IV. Thanh quản		
1.	Rối loạn tiếng nói do tổn thương của thanh quản - họng hoặc các cơ vùng cổ	
1.1	Nói khó	
1.1.1.	Nói khó mức độ nhẹ (câu ngắn)	16 - 20
1.1.2.	Nói khó mức độ vừa (từng tiếng)	26 - 30

1.1.3.	Nói khó mức độ nặng (không rõ tiếng)	41 - 45
1.2.	Không nói được phải giao tiếp bằng hình thức khác	61
2.	Rối loạn giọng nói (do tổn thương nội thanh quản - dây thanh)	
2.1.	Nói khản giọng	11 - 15
2.2.	Nói không rõ tiếng	21 - 25
2.3.	Mất tiếng	41 - 45
3.	Rối loạn hô hấp (khó thở thanh quản)	
3.1.	Khó thở nhẹ (chỉ xuất hiện khi hoạt động gắng sức)	26 - 30
3.2.	Khó thở vừa (trung bình: khó thở xuất hiện khi gắng sức nhẹ)	46 - 50
3.3.	Khó thở nặng (khó thở thường xuyên, kể cả khi nghỉ ngơi)	61 - 63
3.4.	Khó thở rất nặng, phải mở khí quản vĩnh viễn	81

PHỤ LỤC 2
BÁO CÁO VỀ TÌNH HÌNH THỰC HIỆN BẢO HIỂM
BẮT BUỘC TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI
(Ban hành kèm theo Nghị định số /2020/NĐ-CP
ngày tháng năm 2020 của Chính phủ)

- Tên doanh nghiệp bảo hiểm:
 - Báo cáo quý: / Từ đến

Loại xe	Số lượng xe (chiếc)			Phí bảo hiểm (triệu đồng)			Số vụ tai nạn (vụ)			Số người chết (người)			Số tiền bồi thường (triệu đồng)					
	Đầu kỳ	Phát sinh	Cuối kỳ	Đầu kỳ	Phát sinh	Cuối kỳ	Đầu kỳ	Phát sinh	Cuối kỳ	Về người			Về tài sản					
										Đầu kỳ	Phát sinh	Cuối kỳ	Đầu kỳ	Phát sinh	Cuối kỳ			
I																		
II																		
III																		
IV																		
V																		

Chúng tôi xin đảm bảo những thông tin trên là đúng sự thực.

....., ngày tháng năm
TỔNG GIÁM ĐỐC (GIÁM ĐỐC)
(Ký và đóng dấu)

NGƯỜI LẬP BIỂU
(Ký và ghi rõ họ tên)

PHỤ LỤC 3

BÁO CÁO KẾT QUẢ KINH DOANH BẢO HIỂM BẮT BUỘC TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI

*(Ban hành kèm theo Nghị định số /2020/NĐ-CP
ngày tháng năm 2020 của Chính phủ)*

- Tên doanh nghiệp bảo hiểm:
- Báo cáo năm:.....Từ đến.....

1. Tổng doanh thu phí
2. Tổng số tiền bồi thường
3. Tổng dự phòng
4. Tổng chi hoa hồng
5. Tổng chi quản lý
6. Chi bán hàng
7. Chi khác (Chi tiết theo khoản mục chi)
8. Tổng chi hoạt động KDBH bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới
9. Lợi nhuận hoạt động KDBH bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

Chúng tôi xin đảm bảo những thông tin trên là đúng sự thực.

NGƯỜI LẬP BIỂU
(Ký và ghi rõ họ tên)

ngày tháng năm.....
TỔNG GIÁM ĐỐC (GIÁM ĐỐC)
(Ký và đóng dấu)

PHỤ LỤC 4
BÁO CÁO DOANH THU PHÍ BẢO HIỂM BẮT BUỘC
TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI

*(Ban hành kèm theo Nghị định số /2020/NĐ-CP
ngày tháng năm 2020 của Chính phủ)*

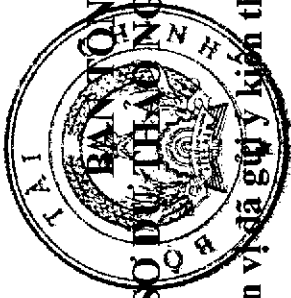
- Tên doanh nghiệp bảo hiểm:
- Báo cáo năm:.....Từ đến.....

1. Tổng doanh thu phí bảo hiểm gốc
2. Tổng doanh thu phí bảo hiểm giữ lại

Chúng tôi xin đảm bảo những thông tin trên là đúng sự thực.

NGƯỜI LẬP BIỂU
(Ký và ghi rõ họ tên)

ngày tháng năm.....
TỔNG GIÁM ĐỐC (GIÁM ĐỐC)
(Ký và đóng dấu)



HỒ SƠ DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH VỀ BẢO HIỂM BẮT BUỘC TNDS CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI

1. Các đơn vị đã gửi ý kiến tham gia

Tính đến ngày 24/3/2020, Bộ Tài chính đã nhận được các ý kiến tham gia của các Bộ, địa phương, tổ chức sau:

- 5/10 Bộ gồm: Bộ Nội Vụ, Bộ Công an, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Ngoại giao, Bộ Tư pháp.
- 27/63 UBND, Sở Tài chính gồm: An Giang, Đắk Lắk, Long An, Hà Giang, Bắc Kạn, Đồng Tháp, Cà Mau, Bắc Ninh, Đà Nẵng, Gia Lai, Kon Tum, Nam Định, Tiền Giang, Quảng Ngãi, Quảng Nam, Lạng Sơn, Tuyên Quang, Hải Phòng, Kiên Giang, Cần Thơ, Ninh Bình, Yên Bái, Nghệ An, Phú Yên, Hà Nội, Hồ Chí Minh.
- 28/33 doanh nghiệp bảo hiểm (DNBH) gồm: VBI, BVTM, BSH, ABIC, MSIG, VNI, Fubon, AIG, Bảo Minh, SVI, Cathay, PAC, UIC, BIC, MIC, AAA, Liberty, Bảo Long, GIC, QBE, SGI, PIICO, XTI, Chubb, VASS, Bảo Việt, Hùng Vương, OPES.
- Ủy ban An toàn giao thông quốc gia (UBATGTQG); Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam (HHBHVN); Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam.
- Công Thông tin điện tử Chính phủ (TTĐTCTP) thông báo: Sau 60 ngày đăng tải, Công TTĐTCTP không nhận được ý kiến góp ý nào của công dân, tổ chức đối với dự thảo Nghị định.

2. Về ý kiến tham gia

Về cơ bản, có 23 cơ quan, đơn vị nhất trí hoàn toàn với hồ sơ dự thảo Nghị định (1 Bộ, 14 UBND và 8 DNBH). Ngoài ra, một số cơ quan, đơn vị có ý kiến tham gia khác, Bộ Tài chính tổng hợp, tiếp thu, giải trình như sau:

STT	HỒ SƠ XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH	Ý KIẾN THAM GIA	Ý KIẾN TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
A.	<p>Dự thảo Tờ trình Chính phủ</p> <p>4. Tạo điều kiện nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý của Nhà nước, giám sát của nhân dân và vai trò, trách nhiệm của DNBH</p> <p>...Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới chưa được khai thác, sử dụng hiệu quả, đảm bảo các mục tiêu quy định tại Nghị định số 103/2008/NĐ-CP là phục vụ cho công tác quản lý nhà nước, hoạt động của DNBH và giám sát của nhân dân do việc cập nhật, cung cấp dữ liệu từ phía các DNBH chưa được thực hiện đầy đủ, nghiêm túc.</p>	<p>UBATGTQG</p> <p>Đề nghị có đánh giá về chất lượng và hiệu quả khai thác cơ sở dữ liệu bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới theo quy định tại Nghị định 103/2008/NĐ-CP, chỉ rõ những hạn chế, bất cập trong quy định hiện hành và bổ sung một số nội dung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quy định trách nhiệm bắt buộc của các cơ quan tổ chức có liên quan, bao gồm các cơ quan quản lý nhà nước (Tài chính, Công an, Y tế), doanh nghiệp bảo hiểm, các đơn vị kinh doanh dịch vụ liên quan (Cơ sở khám, chữa bệnh, cơ sở sửa chữa phương tiện) và bên mua bảo hiểm; - Quy định về trách nhiệm của cơ quan chủ trì và các cơ quan, tổ chức có liên quan trong việc xây dựng cơ sở dữ liệu và cơ chế chia sẻ dữ liệu giữa các bên liên quan. 	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Việc chỉ rõ những hạn chế, tồn tại trong quá trình tổ chức và triển khai thực hiện cơ sở dữ liệu đã được đánh giá tại bước lập hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định.</p> <p>Khi triển khai xây dựng dự thảo Nghị định, đối với quy định trách nhiệm bắt buộc của cơ quan quản lý nhà nước (Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải, BTC) về trách nhiệm chia sẻ và kết nối hệ thống CSDL về xe cơ quan do ngành mình quản lý (Các quy định này kế thừa các quy định hiện hành). Đối với Bộ Tài chính có trách nhiệm hướng dẫn HHHVN, các DNBH triển khai xây dựng cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.</p> <p>Về chế tài xử phạt, quy định hiện hành chưa có chế tài xử phạt đối với các cơ quan quản lý nhà nước và DNBH khi không thực hiện trách nhiệm trong việc xây dựng và chia sẻ dữ liệu.</p> <p>Tuy nhiên, tại Khoản 2 Điều 31 dự thảo Nghị định đã bổ sung quy định: <i>...trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm không thực hiện, sẽ bị xem xét, hạn chế quyền khai thác và sử dụng Cơ sở dữ liệu.</i></p>

B.	Dự thảo Nghị định	<p><u>Bộ Tư pháp:</u></p> <p>1. Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát dự thảo Nghị định với các quan điểm, chủ trương của Đảng, chính sách của Nhà nước và hệ thống pháp luật có liên quan đến bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới để bảo đảm sự phù hợp của dự thảo Nghị định với chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước và bảo đảm tính thống nhất với hệ thống pháp luật.</p> <p>2. Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo có báo cáo rà soát dự thảo Nghị định với các Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.</p> <p>3. Dự thảo Nghị định có thể làm phát sinh các thủ tục hành chính, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo có báo cáo đánh giá tác động về thủ tục hành chính theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015.</p>	<p>- Tiếp thu ý kiến, Bộ Tài chính thực hiện rà soát dự thảo Nghị định với các quan điểm, chủ trương của Đảng, chính sách của Nhà nước và hệ thống pháp luật có liên quan đến bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới để bảo đảm sự phù hợp của dự thảo Nghị định với chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước và bảo đảm tính thống nhất với hệ thống pháp luật.</p> <p>- Đối với các nội dung liên quan đến rà soát với các điều ước quốc tế và đánh giá tác động về thủ tục hành chính, Tờ trình số 127/TT-Tr-BTC ngày 3/9/2019 của Bộ Tài chính về đề nghị xây dựng Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới đã có các nội dung chính sách được đề này. Theo đó, các nội dung chính sách được đề xuất hoàn toàn phù hợp, tương thích của dự thảo Nghị định với các điều ước quốc tế; Nghị định không làm phát sinh thủ tục hành chính.</p>
	Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015....	<p><u>Bộ Ngoại giao, Sở Tài chính Tuyên Quang:</u></p> <p>Đề nghị bổ sung Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Kinh doanh bảo hiểm, Luật Sở hữu trí tuệ ngày 14/6/2019.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã bổ sung tại dự thảo Nghị định.</p>

	<p>Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 23 tháng 11 năm 2008;</p>	<p>UBND tỉnh Bà Rịa- Vũng Tàu: Đề nghị sửa chính xác ngày tháng năm ban hành.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa dự thảo Nghị định như sau: <i>Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;</i></p>
		<p>UBND tỉnh Bà Rịa- Vũng Tàu: Đề nghị thông nhất trình bày ngày tháng năm ban hành các văn bản viện dẫn, thống nhất dấu chấm phẩy hoặc dấu chấm khi kết thúc các điểm; đồng thời không viết hoa chữ k trong từ khoản và không sử dụng dấu phẩy khi viện dẫn khoản, điều trong toàn văn dự thảo Nghị định.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã rà soát, hoàn thiện trực tiếp tại dự thảo Nghị định.</p>
	<p>Chương I NHỮNG 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; sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới; quản lý, vận hành và khai thác cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; quyền và nghĩa vụ của cơ quan, tổ chức, cá nhân trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của</p>	<p>Bộ Tư pháp: Để bảo đảm sự rõ ràng, minh định hơn nữa của quy định pháp luật, đề nghị cân nhắc lại nội dung về “<u>quyền và nghĩa vụ của cơ quan, tổ chức, cá nhân trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới</u>” theo hướng làm rõ “cơ quan” này là cơ quan nào? Nếu là cơ quan có chức năng quản lý nhà nước về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới thì việc xác định “trách nhiệm” sẽ là phù hợp hơn.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến Bộ Tư pháp, BTC đã sửa đổi dự thảo Nghị định như sau: 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 xe cơ giới; quản lý, vận hành và khai thác cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; quyền và nghĩa vụ của bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm (chủ xe, người lái xe) và doanh nghiệp bảo hiểm; trách nhiệm của các Bộ, cơ quan ngang Bộ và các tổ chức có liên quan trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</p>

	<p><u>chủ xe cơ giới.</u></p>	<p>OPES: Đề nghị cân nhắc, xem xét lại phạm vi điều chỉnh khi Nghị định có quy định về vấn đề chi phí của DNBH.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau: Quy định về chi phí theo ý kiến của OPES thực chất là quy định liên quan đến việc không cho phép hỗ trợ đại lý bảo hiểm và khuyến mại, được quy định trong <u>phần nghĩa vụ của DNBH (Điều 19 dự thảo Nghị định)</u>, hoàn toàn thuộc phạm vi điều chỉnh của Nghị định.</p> <p>Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên như dự thảo Nghị định.</p>
	<p>Điều 2. Đối tượng áp dụng 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.</p>	<p>UBND TP. Hà Nội: Tại Điều 1, Khoản 3 Điều 2, Khoản 2, Khoản 8 Điều 3... các cụm từ “cơ quan, tổ chức, cá nhân” và “tổ chức, cá nhân” sử dụng không thống nhất, đồng thời, dự thảo Nghị định chưa giải thích rõ “tổ chức” bao gồm những cơ quan, đơn vị nào. Do vậy, đề nghị: - Sử dụng thống nhất cụm từ “tổ chức, cá nhân” trong các nội dung dự thảo Nghị định. - Bổ sung Khoản 4 Điều 2 hoặc điều 3, cụ thể: Tổ chức được quy định tại Nghị định này bao gồm: a) cơ quan nhà nước; b) Đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân; c) Đơn vị sự nghiệp công lập; d) Cơ quan Đảng Cộng sản Việt Nam; đ) Tổ chức chính trị - xã hội, tổ</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: BTC đã rà soát lại Điều 1 (Phạm vi điều chỉnh), Khoản 3, Điều 2 (Đối tượng áp dụng) sử dụng cụm từ “cơ quan, tổ chức, cá nhân” là phù hợp vì liên quan đến quyền và nghĩa vụ của các cơ quan trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới gồm: Bộ Tài chính, Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Y tế, Bộ Thông tin và Truyền thông, các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, Bộ tư lệnh Bộ đội biên phòng, Ủy ban quốc gia về an toàn giao thông, Cơ quan quốc gia Việt Nam, Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam, Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam (quyền, nghĩa vụ của các cơ quan này đã được quy định từ Điều 32 đến Điều 43 dự thảo Nghị định). Về Khoản 2, Khoản 8 Điều 3 dự thảo Nghị định giải thích từ ngữ về chủ xe cơ giới và người</p>

		<p>chức chính trị - xã hội - nghề nghiệp, tổ chức xã hội, tổ chức xã hội - nghề nghiệp; e) Doanh nghiệp và các tổ chức kinh tế; g) Các tổ chức khác được thành lập theo quy định của pháp luật (được quy định tại Hiến pháp năm 2013 và Bộ Luật Dân sự năm 2015).</p>	<p>được bảo hiểm thì việc sử dụng cụm từ “tổ chức, cá nhân” là hoàn toàn phù hợp, không thể sử dụng thống nhất thuật ngữ “cơ quan, tổ chức, cá nhân” trong trường hợp này.</p> <p>Vì vậy, Bộ Tài chính xin giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>Điều 3. Giải thích từ ngữ</p>	<p>Bộ Tư pháp:</p> <p>Đề nghị rà soát các quy định tại Điều 3 dự thảo Nghị định vì một số khái niệm như xe cơ giới, phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, hành khách... đã được quy định tại Điều 3 Luật Giao thông đường bộ năm 2008, do đó, không quy định lại trong dự thảo Nghị định để bảo đảm phù hợp của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC bỏ khái niệm người lái xe và hành khách.</p> <p>Riêng khái niệm xe cơ giới, đề nghị giữ nguyên do khái niệm được quy định tại Nghị định không chỉ bao gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, mà còn các loại xe máy chuyên dùng.</p>
	<p>1. Doanh nghiệp bảo hiểm là doanh nghiệp được thành lập và hoạt động kinh doanh bảo hiểm hợp pháp tại Việt Nam và được phép triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</p>	<p>Sở Tài chính Nghệ An:</p> <p>- Đề nghị bổ sung cụm từ “Trong Nghị định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:”</p> <p>- Đề nghị sử dụng thống nhất thuật ngữ doanh nghiệp bảo hiểm, đã được quy định tại Khoản 5, Điều 3 Luật Kinh doanh bảo hiểm để đảm bảo thống nhất.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa lại như sau:</p> <p>“1. Doanh nghiệp bảo hiểm là doanh nghiệp được thành lập, tổ chức và hoạt động theo quy định của Luật kinh doanh bảo hiểm và các quy định khác của pháp luật có liên quan để kinh doanh bảo hiểm, bao gồm bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.”</p>
	<p>2. Chủ xe cơ giới (tổ chức, cá nhân) là chủ sở hữu xe cơ giới hoặc được chủ sở hữu xe cơ giới giao chiếm hữu, sử dụng hợp pháp xe cơ giới.</p>	<p>VNI: Để tránh việc chủ xe, lái xe hiểu rằng chủ xe chỉ cần giao xe cho lái xe là đã không chịu trách nhiệm dân sự, đề nghị sửa như sau:</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:</p> <p>- Theo quy định tại Điều 179 Bộ Luật dân sự số 91/2015/QH13: “1. <i>Chiếm hữu là việc chủ thể nắm giữ, chi phối tài sản một cách trực tiếp</i></p>

		<p>2. Chủ xe cơ giới (tổ chức, cá nhân) là chủ sở hữu xe cơ giới hoặc được chủ sở hữu xe cơ giới giao chiếm hữu và sử dụng hợp pháp xe cơ giới.</p>	<p>hoặc gián tiếp như chủ thể có quyền đối với tài sản; 2. Chiếm hữu bao gồm chiếm hữu của chủ sở hữu và chiếm hữu của người không phải là chủ sở hữu...”.</p> <p>- Theo quy định tại Điều 186, 187, 188 của Bộ Luật dân sự số 91/2015/QH13, các chủ thể có quyền chiếm hữu bao gồm: (Chủ sở hữu; Người được chủ sở hữu ủy quyền quản lý tài sản; Người được giao tài sản thông qua các giao dịch dân sự).</p> <p>Như vậy, trường hợp chủ sở hữu xe đã giao cho tổ chức, cá nhân khác chiếm hữu, sử dụng chiếc xe đó thì tổ chức, cá nhân đó mới thuộc khái niệm chủ xe cơ giới theo dự thảo Nghị định. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên như dự thảo Nghị định.</p>
	<p>3. Xe cơ giới bao gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và xe máy chuyên dùng theo quy định của Luật Giao thông đường bộ, trong đó:</p>	<p>Bộ Ngoại giao:</p> <p>Để đảm bảo tính thống nhất của hệ thống pháp luật, đề nghị cân nhắc định nghĩa xe cơ giới bao gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và xe máy chuyên dùng, trong khi Điều 3 Luật Giao thông đường bộ quy định xe cơ giới chỉ là phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (Khoản 18), tách biệt với xe máy chuyên dùng (Khoản 20).</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Để đảm bảo quyền lợi của nạn nhân, phạm vi điều chỉnh của Nghị định mở rộng không chỉ đối với tiện giao thông cơ giới đường bộ mà còn xe bao gồm cả xe máy chuyên dùng (thực tế có tham gia giao thông và cũng là nguồn nguy hiểm cao độ). Do đó dự thảo Nghị định đưa ra khái niệm xe cơ giới bao gồm cả hai loại phương tiện này. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

	<p>a) Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ gồm xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự.</p> <p>b) Xe máy chuyên dùng gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh.</p>	<p>MSIG: Đề xuất bổ sung thêm các loại xe tự lái, xe hybrid (kết hợp năng lượng điện và dầu), xe chạy điện thuần túy. BIC, MIC: Đề xuất bổ sung “xe ô tô điện”.</p> <p>MSIG: Đề xuất bổ sung “và các loại xe máy chuyên dùng khác”.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, sửa đổi dự thảo Nghị định theo hướng:</p> <p>a) Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ gồm xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự <u>theo quy định của Luật Giao thông đường bộ.</u></p> <p>b) Xe máy chuyên dùng gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh và các loại xe tương tự <u>theo quy định của Luật Giao thông đường bộ.</u></p>
		<p>Sở Tài chính Kon Tum: Đề nghị sửa như sau: Xe máy chuyên dùng gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh có tham gia giao thông <u>đường bộ</u> cho phù hợp với khoản 20 Điều 3 Luật Giao thông đường bộ.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Dự thảo Nghị định hiện nay đang quy định ngoài xe cơ giới tham gia giao thông, còn mở rộng áp dụng đối với xe cơ giới hoạt động ngoài các mạng lưới giao thông đường bộ, như đường nội bộ trong khu dân cư, khuôn viên, bãi đậu xe... Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>4. Hành khách là người được chở trên phương tiện vận tải hành khách đường bộ, <u>có trả tiền.</u></p>	<p>Bảo Minh: Khi xem xét bồi thường, doanh nghiệp có cần chứng từ chứng minh hành khách đã trả tiền hay không?</p> <p>PJICO: Đề nghị bỏ cụm từ “có trả tiền”.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC bỏ khái niệm người lái xe và hành khách.</p>

	<p>5. Bên thứ ba là người bị thiệt hại về thân thể, tính mạng, tài sản do xe cơ giới gây ra, trừ những người sau:</p> <p>a) Lái xe, phụ xe trên chính chiếc xe đó;</p>	<p>Sở Tài chính Kon Tum: Đề nghị sửa như sau:</p> <p>Lái xe, nhân viên phục vụ trên chính chiếc xe đó cho phù hợp với Điều 60, Điều 70 Luật Giao thông đường bộ.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến này, BTC sửa đổi Điều a, Khoản 5, Điều 3 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>a) <u>Lái xe, nhân viên phục vụ (trên xe ô tô vận tải hành khách) trên chính chiếc xe đó;</u></p>
	<p>6. Lái xe là người điều khiển xe cơ giới.</p>	<p>Sở Tài chính Nghệ An, Phú Yên:</p> <p>Đề nghị sử dụng thống nhất thuật ngữ lái xe đã được quy định tại Khoản 24 Điều 3 Luật giao thông đường bộ để đảm bảo thống nhất.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC bỏ khái niệm người lái xe.</p>
	<p>7. Bên mua bảo hiểm là chủ xe cơ giới giao kết hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự với doanh nghiệp bảo hiểm và đóng phí bảo hiểm. Bên mua bảo hiểm có thể đồng thời là người được bảo hiểm.</p>	<p>Sở Tài chính Nghệ An, UBND TP Hà Nội, OPES:</p> <p>Đề nghị sử dụng thống nhất thuật ngữ bên mua bảo hiểm đã được quy định tại Khoản 6, Điều 3 Luật Kinh doanh bảo hiểm</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Khái niệm về bên mua bảo hiểm quy định tại dự thảo Nghị định đã đáp ứng quy định tại Khoản 6 Điều 3 Luật kinh doanh bảo hiểm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>8. Người được bảo hiểm là tổ chức, cá nhân có trách nhiệm dân sự được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, bao gồm chủ xe cơ giới hoặc lái xe.</p>	<p>Sở Tài chính Nghệ An:</p> <p>Đề nghị sử dụng thống nhất thuật ngữ người được bảo hiểm đã được quy định tại Khoản 7, Điều 3 Luật Kinh doanh bảo hiểm để đảm bảo thống nhất.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Theo quy định tại Khoản 7, Điều 3 Luật Kinh doanh bảo hiểm: “7. Người được bảo hiểm là tổ chức, cá nhân có tài sản, trách nhiệm dân sự, tính mạng được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm. Người được bảo hiểm có thể đồng thời là người thụ hưởng”.</p> <p>Nhằm làm rõ người được bảo hiểm trong bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, dự thảo Nghị định chỉ kế thừa những quy định phù hợp với bảo hiểm trách nhiệm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

	<p>9. Xe cơ giới hoạt động là xe cơ giới có sự điều khiển của lái xe đang vận hành (đi chuyên hoặc <u>đứng nguyên tại chỗ</u>).</p>	<p><u>ABIC:</u> Đề nghị sửa đổi là “Xe cơ giới hoạt động là xe cơ giới có sự điều khiển của lái xe đang vận hành (đi chuyên, <u>dừng xe hoặc đỗ xe</u>)” để phù hợp với Luật giao thông đường bộ.</p> <p><u>PJICO:</u> Đề nghị làm rõ cụm từ “đứng nguyên tại chỗ”.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi dự thảo Nghị định như sau: <i>9. Xe cơ giới hoạt động là xe cơ giới có sự điều khiển của lái xe đang vận hành (đi chuyên, <u>dừng xe hoặc đỗ xe</u>).</i></p>
	<p>10. Ngày (thời hạn) quy định trong Nghị định này là ngày làm việc.</p>	<p><u>BIC:</u> Nếu thời hạn yêu cầu bồi thường của chủ xe cơ giới là 01 năm kể từ ngày xảy ra tai nạn (như điều 15) thì được hiểu là 365 ngày làm việc?</p>	<p>Tiếp thu ý kiến của BIC, BTC đã bỏ giải thích từ ngữ này. Đồng thời rà soát, quy định rõ đối với từng thời hạn tại dự thảo Nghị định (Khoản 3 Điều 11, Khoản 2 Điều 15).</p>
		<p><u>BIC:</u> Đề xuất bổ sung khái niệm “Trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới” là gì?</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: - Trách nhiệm dân sự là khái niệm thuộc phạm vi điều chỉnh của Bộ Luật dân sự; - Theo quy định tại Mục 4 Luật Kinh doanh bảo hiểm đã có đầy đủ các nội dung về đối tượng hợp đồng, trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, giới hạn trách nhiệm, phương thức bồi thường... Vì vậy, không cần thiết phải bổ sung khái niệm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Do vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

		<p><u>BIC:</u> Ngoài chủ xe thì các chủ thẻ khác như showroom, ngân hàng có được mua bảo hiểm bắt buộc này để tặng cho chủ xe không?</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Theo quy định tại Khoản 9 Điều 3 Luật Kinh doanh bảo hiểm: “Quyền lợi có thể được bảo hiểm là quyền sở hữu, quyền chiếm hữu, quyền sử dụng, quyền tài sản;...”. - Theo quy định tại Khoản 1 Điều 23 Luật Kinh doanh bảo hiểm: “Ngoài các trường hợp chấm dứt hợp đồng theo quy định của Bộ luật dân sự, hợp đồng bảo hiểm còn chấm dứt trong các trường hợp sau đây: 1. Bên mua bảo hiểm không còn quyền lợi có thể được bảo hiểm”Nhu vậy, trường hợp showroom, ngân hàng mua bảo hiểm bắt buộc tặng cho chủ xe phải đáp ứng quy định về quyền lợi có thể được bảo hiểm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.
		<p><u>Liberty:</u> Đề xuất bổ sung định nghĩa “tham gia giao thông”</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC bổ sung dự thảo Nghị định như sau:</p> <p><i>Tham gia giao thông là việc chủ xe cơ giới, người lái xe điều khiển xe cơ giới tham gia giao thông.</i></p>

	<p>Điều 4. Áp dụng điều ước quốc tế</p> <p>Trường hợp Điều ước quốc tế mà Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác với quy định của Nghị định này thì áp dụng quy định của Điều ước quốc tế đó, bao gồm quy định tại Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN.</p>	<p>Bộ Tư pháp:</p> <p>Đề nghị bỏ quy định này vì việc áp dụng điều ước quốc tế và pháp luật trong nước đã được quy định tại Điều 6 Luật ký kết, gia nhập và thực hiện Điều ước quốc tế, không nhắc lại trong dự thảo Nghị định.</p> <p>Bộ Ngoại giao:</p> <p>Đề nghị cân nhắc sự cần thiết của việc đề cập cụ thể tới Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN vì dự thảo quy định về điều ước quốc tế đã có thể bao gồm được Nghị định này.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, Bộ Tài chính bỏ Điều 4 tại dự thảo Nghị định.</p>
		<p>Liberty:</p> <p>Việt Nam đã tham gia những điều ước quốc tế nào và phải tổ chức phổ biến rộng rãi về các điều ước đó cho các đơn vị liên quan thực hiện theo khi có các vụ việc có liên quan đến yếu tố nước ngoài.</p>	
	<p>Chương II</p> <p>BẢO HIỂM BẮT BUỘC TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI</p> <p>Mục 1</p> <p>ĐIỀU KIỆN BẢO HIỂM</p>		

	<p>Điều 5. Nguyên tắc tham gia bảo hiểm</p> <p>1. Doanh nghiệp bảo hiểm và bên mua bảo hiểm triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo điều kiện, mức phí bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm quy định tại Nghị định này và quy định của Bộ Tài chính.</p>	<p>Bộ Tư pháp:</p> <p>Quy định này có thể dẫn đến cách hiểu còn những quy định khác của Bộ Tài chính bên cạnh những quy định về điều kiện, mức phí bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm được quy định tại Nghị định này. Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, chỉnh lý theo hướng Bộ Tài chính quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành, đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất trong áp dụng pháp luật.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính sửa Khoản 1 Điều 5 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>1. Doanh nghiệp bảo hiểm và bên mua bảo hiểm triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo điều kiện, mức phí bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm quy định tại Nghị định này.</p>
<p>2. Chủ xe cơ giới không được đồng thời tham gia hai hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự trở lên cho cùng một xe cơ giới.</p>	<p>Sở Tài chính Nghệ An: Tại Khoản 5 Điều 13 dự thảo Nghị định: “5. 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, số tiền bồi thường chỉ được tính theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên” là chưa thống nhất. Đề nghị bổ sung trường hợp DNBH có trách nhiệm từ chối tham gia hợp đồng bảo hiểm TNDS bắt buộc của chủ xe cơ giới đối với phương tiện cơ giới đã tham gia bảo hiểm trước đó mà hợp đồng bảo hiểm vẫn còn hiệu lực.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC giữ nguyên khoản 2 Điều 5 và sửa đổi tại Khoản 5 Điều 13 dự thảo Nghị định theo hướng:</p> <p>5. Trường hợp nhiều hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự được giao kết cho cùng một xe cơ giới, số tiền bồi thường chỉ được giải quyết theo hợp đồng bảo hiểm giao kết đầu tiên. Các hợp đồng bảo hiểm còn lại là vô hiệu, doanh nghiệp bảo hiểm phải hoàn lại cho bên mua bảo hiểm số phí bảo hiểm đã đóng, sau khi trừ đi các chi phí hợp lý có liên quan, nhưng không được thấp hơn 70% phần phí bảo hiểm</p>	

		<p>VBI, BIC: Trường hợp phát hiện ra bảo hiểm trùng thì hợp đồng bảo hiểm thứ hai trở đi chấm dứt từ thời điểm DNBH phát hiện ra bảo hiểm trùng hay thời điểm nào hay hợp đồng bảo hiểm sẽ bị hủy bỏ? Việc hoàn phí được xử lý như thế nào?</p> <p>BVTM, HHHBVN: Đề xuất điều chỉnh như sau:</p> <p>- Tại Điều 5.2: bổ sung quy định “<i>Nếu Chủ xe cơ giới vô ý tham gia đồng thời nhiều Hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự cho cùng một xe cơ giới thì việc giải quyết khi có tổn thất xảy ra sẽ căn cứ theo Điều 13.5 của nghị định này</i>”;</p>	<p><u>tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm mà bên mua bảo hiểm đã đóng phí bảo hiểm.</u></p>
		<p>HOÀC</p> <p>- Tại Điều 13.5, sửa lại: “<i>Trường hợp [...] số tiền bồi thường được tính theo Hợp đồng bảo hiểm có ngày bắt đầu hiệu lực sớm nhất và vẫn có hiệu lực tại thời điểm xảy ra vụ tai nạn</i>”.</p> <p>Liberty: Đề nghị bổ sung thêm trường hợp chủ xe cơ giới vô tình tham gia hơn 1 hợp đồng bảo hiểm thì hợp đồng có hiệu lực đầu tiên sẽ được áp dụng khi xảy ra tổn thất.</p>	

<p>Điều 6. Phạm vi bồi thường thiệt hại</p> <p>1. Thiệt hại ngoài hợp đồng về thân thể, tính mạng và tài sản đối với bên thứ ba do xe cơ giới gây ra.</p>	<p><u>UBATGTQG, BVTM, HHHBVN</u></p> <p>Về nguyên tắc, việc xác định trách nhiệm pháp lý về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng cần phải phù hợp với các quy định của Bộ luật Dân sự 2015, theo đó các nhóm thiệt hại được bồi thường được liệt kê có bao gồm: “<i>tài sản, sức khỏe, tính mạng</i>”.</p> <p>Để đảm bảo tính thống nhất, đề nghị sửa cụm từ “<i>thân thể</i>” thành “<i>sức khỏe</i>” trong Dự thảo.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Theo quy định tại Điều 33 Bộ Luật dân sự 2015: Quyền sống, quyền được bảo đảm an toàn về tính mạng, sức khỏe, thân thể. - Theo quy định tại Khoản 1 Điều 591 Bộ Luật dân sự 2015: “1. Thiệt hại do tính mạng bị xâm phạm bao gồm: a) Thiệt hại do sức khỏe bị xâm phạm theo quy định tại Điều 590 của Bộ luật này”. <p>Như vậy, Bộ Luật Dân sự 2015 vẫn sử dụng cụm từ thân thể, đồng thời, thiệt hại do tính mạng đã bao gồm thiệt hại do sức khỏe. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p><u>ABIC</u></p> <p>Đề nghị sửa cụm từ tại Điều 6 “...do xe cơ giới gây ra” thành “...do xe cơ giới hoạt động gây ra” để thống nhất áp dụng về phạm vi bảo hiểm và các thuật ngữ.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến. BTC sửa lại dự thảo Nghị định như sau:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Thiệt hại ngoài hợp đồng về thân thể, tính mạng và tài sản đối với bên thứ ba do xe cơ giới tham gia giao thông và hoạt động gây ra. 2. Thiệt hại về thân thể và tính mạng của hành khách theo hợp đồng vận chuyển hành khách do xe cơ giới tham gia giao thông và hoạt động gây ra.

	<p>Điều 7. Giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới</p> <p>1. Giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (sau đây gọi là Giấy chứng nhận bảo hiểm) là bằng chứng giao kết hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự giữa chủ xe cơ giới với doanh nghiệp bảo hiểm.</p>	<p>BVTM</p> <p>Đề nghị Ban soạn thảo giải thích chi tiết hoặc bổ sung quy định hướng dẫn xử lý trường hợp CXCG làm mất GCNBH để đảm bảo các bên có cơ sở tuân thủ khi xảy ra trường hợp tương ứng.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến này của BVTM, BTC đã bổ sung tại Khoản 1 Điều 6 dự thảo Nghị định (kế thừa quy định tại Khoản 1 Điều 6 Thông tư số 22/2016/TT-BTC) như sau: "<u>Giấy chứng nhận bảo hiểm ... Mỗi xe cơ giới được cấp 01 Giấy chứng nhận bảo hiểm. Chủ xe cơ giới bị mất Giấy chứng nhận bảo hiểm phải có văn bản đề nghị doanh nghiệp bảo hiểm (nơi đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm) cấp lại Giấy chứng nhận bảo hiểm</u>".</p>
	<p>2. Khi mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, chủ xe cơ giới được doanh nghiệp bảo hiểm cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm. Doanh nghiệp bảo hiểm chỉ cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm cho chủ xe cơ giới khi chủ xe cơ giới đã đóng đủ phí bảo hiểm hoặc có thỏa thuận với chủ xe</p>	<p>BVTM: Trong trường hợp, DNBH đã cấp GCNBH cho CXCG sau khi hai bên thỏa thuận thu phí bảo hiểm theo quy định tại Thông tư 50/2017/TT-BTC (ví dụ: thời hạn thanh toán phí không quá 30 ngày từ ngày hiệu lực), thì:</p> <p>(i) Thời điểm cấp GCNBH là khi nào?</p>	<p>Tiếp thu ý kiến này của BVTM, BTC bổ sung Khoản 5 vào Điều 7 dự thảo Nghị định (kế thừa quy định từ Khoản 4 Điều 6 Thông tư số 22/2016/TT-BTC) như sau:</p> <p>5. <u>Trường hợp chủ xe cơ giới không thanh toán đủ phí bảo hiểm quy định tại Khoản 4 Điều này, hợp đồng bảo hiểm sẽ chấm dứt hiệu lực vào ngày kế tiếp ngày chủ xe cơ giới phải thanh toán phí bảo hiểm. Trong thời hạn 05 ngày làm</u></p>

	<p>cơ giới về thời hạn thanh toán phí bảo hiểm theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.</p>	<p>Và (ii) Nếu CXCG không tiến hành chi trả phí bảo hiểm theo thỏa thuận thì DNBH có phải thực hiện thông báo cho CXCG về việc hủy hoặc thu hồi GCNBH hay không?</p>	<p>việc kể từ ngày hợp đồng bảo hiểm chấm dứt hiệu lực, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo bằng văn bản cho chủ xe cơ giới về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm và hoàn lại cho chủ xe cơ giới phần phí bảo hiểm đã thanh toán thừa (nếu có) hoặc yêu cầu chủ xe cơ giới thanh toán đủ phí bảo hiểm đến thời điểm chấm dứt hợp đồng bảo hiểm.</p> <p><i>Doanh nghiệp bảo hiểm không phải hoàn phí bảo hiểm trong trường hợp đã xảy ra sự kiện bảo hiểm và phát sinh trách nhiệm bồi thường bảo hiểm trước khi hợp đồng bảo hiểm bị chấm dứt.</i></p> <p><i>Doanh nghiệp bảo hiểm không có trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm trong thời gian hợp đồng bảo hiểm bị chấm dứt.</i></p> <p><i>Hợp đồng bảo hiểm tiếp tục có hiệu lực kể từ thời điểm chủ xe thanh toán đủ phí bảo hiểm và được doanh nghiệp bảo hiểm chấp thuận bằng văn bản.</i></p>
		<p><u>MSIG, UIC:</u> Đề nghị cho phép các doanh nghiệp mua bảo hiểm được thanh toán phí bảo hiểm theo thời hạn thanh toán phí quy định tại Điểm c Khoản 1.1 Điều 21 Thông tư 50/2017/TT-BTC.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Việc thanh toán phí bảo hiểm thực hiện theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm (trong đó bao gồm Thông tư 50/2017/TT-BTC và các văn bản sửa đổi, bổ sung nếu có). Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

	<p><u>BIC:</u> Cần quy định đối tượng khách hàng nào được thỏa thuận về thời hạn thanh toán để tránh trường hợp khách hàng nợ phí không nộp cho doanh nghiệp bảo hiểm.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Quy định pháp luật hiện hành về thanh toán phí bảo hiểm được áp dụng cho hầu hết mọi hợp đồng bảo hiểm (trừ bảo hiểm bắt buộc trong hoạt động đầu tư xây dựng). DNBH chủ động phân loại khách hàng để áp dụng thỏa thuận về thời hạn thanh toán phí đảm bảo đáp ứng quy định pháp luật. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
<p>3. Giấy chứng nhận bảo hiểm phải bao gồm các nội dung sau đây:</p>	<p><u>MSIG:</u> Đề nghị sửa đổi như sau: “<u>Giấy chứng nhận bảo hiểm do doanh nghiệp bảo hiểm được tư thiết kế nhưng phải bao gồm các nội dung sau đây:...</u>”</p>	<p>Tiếp thu ý kiến của MSIG, BTC sửa đổi Khoản 3 Điều 6 dự thảo Nghị định như sau: <u>Giấy chứng nhận bảo hiểm do doanh nghiệp bảo hiểm chủ động thiết kế nhưng phải bao gồm các nội dung sau đây:</u></p>
<p>a) Thông tin về chủ xe cơ giới: Tên, địa chỉ, số điện thoại của chủ xe cơ giới;</p>	<p><u>MSIG, OPES:</u> Đề nghị bỏ yêu cầu số điện thoại của chủ xe cơ giới trong nội dung Giấy chứng nhận bảo hiểm do một số khách hàng không muốn cung cấp các thông tin này.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi Khoản 3 Điều 6 dự thảo Nghị định như sau: a) Tên, địa chỉ; số điện thoại (nếu có) của chủ xe cơ giới;</p>
<p>b) Thông tin về xe cơ giới: <u>Số biên kiểm soát hoặc số khung, số máy, loại xe, trọng tải (đối với xe ô tô), số chỗ ngồi (đối với xe ô tô), mục đích sử dụng (đối với xe ô tô).</u></p>	<p><u>BYTM:</u> Đề nghị quy định phân biệt trường hợp nào ghi Biên kiểm soát và trường hợp nào ghi số khung, số máy. Theo các quy định liên quan khác, xe cơ giới đủ điều kiện mua bảo hiểm thì phải có Giấy phép đăng ký xe (chính thức/tạm thời), đồng nghĩa với việc sẽ có số biên kiểm soát để cung cấp cho DNBH nhằm ghi trên</p>	<p>Tiếp thu ý kiến BTC sửa đổi Khoản 3 Điều 6 dự thảo Nghị định như sau: b) Số biên kiểm soát hoặc số khung, số máy; c) Loại xe, trọng tải, số chỗ ngồi, mục đích sử dụng đối với xe ô tô;</p>

		<p>GCNBH. Trong khi đó, nếu có thẻ thay thế số biển kiểm soát bằng số khung, số máy, sẽ dễ phát sinh việc suy diễn chỉ cần xe có số khung, số máy mà chưa có đăng ký vẫn có thẻ mua bảo hiểm.</p> <p>Liberty: Nên phân định thông tin bắt buộc là số khung/số máy, loại xe, trọng tải (đối với xe ô tô), số chỗ ngồi (đối với xe ô tô), mục đích sử dụng (đối với xe ô tô). Thông tin nên có là biển số xe.</p>	
	<p>d) Trách nhiệm bảo hiểm: Mức trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba;</p>	<p>UBATGTQG, ABIC, AAA, HHHBVN:</p> <p>Đề nghị sửa đổi là “Mức trách nhiệm đối với bên thứ ba và hành khách”;</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đổi điểm d Khoản 3 Điều 6 dự thảo Nghị định như sau: “<i>đ</i>) <i>Mức trách nhiệm dân sự đối với bên thứ ba và hành khách</i>”.</p>
	<p>đ) Trách nhiệm của chủ xe, lái xe khi xảy ra tai nạn;</p>	<p>AAA:</p> <p>Đề nghị sửa thành “mức trách nhiệm bảo hiểm” vì không có định nghĩa về trách nhiệm chủ xe/lái xe. Ngoài ra trách nhiệm chủ xe/lái xe có thể là vô hạn trong khi trách nhiệm bảo hiểm là có giới hạn.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Trách nhiệm của chủ xe, lái xe khi xảy ra tai nạn như thông báo ngay cho DNBH, bảo vệ hiện trường, thông báo cho cơ quan công an... Đây là các nội dung về nghĩa vụ của chủ xe, lái xe, không phải là mức trách nhiệm bảo hiểm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>h) Mã số, mã vạch theo quy định hiện hành để lưu trữ, chuyển tải và truy xuất thông tin định danh doanh nghiệp bảo hiểm và nội dung cơ bản của Giấy chứng nhận bảo hiểm.</p>	<p>BVTM: Đây là quy định vô cùng mới gây ảnh hưởng lớn đến hoạt động của các CTBH, đặc biệt là công tác triển khai xây dựng quy trình in ấn, sử dụng mã số, mã vạch trong nội bộ doanh nghiệp; do đó đề nghị Ban soạn thảo cân nhắc về việc áp dụng quy định này.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa lại dự thảo Nghị định như sau: <i>h) Mã số, mã vạch được đăng ký, quản lý và sử dụng theo quy định hiện hành để lưu trữ, chuyển tải và truy xuất thông tin định danh doanh nghiệp bảo hiểm và nội dung cơ bản của Giấy chứng nhận bảo hiểm.</i></p>

	<p>ABIC, HHHBVN: Đề nghị sửa đổi là “Số Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc mã số, mã vạch (nếu có) theo quy định hiện hành” Đề phù hợp với việc sử dụng GCNBH truyền thông và điện tử.</p> <p>AAA, PJICO : Đề nghị có hướng dẫn cụ thể về các thông tin định danh của DNBH, các nội dung cơ bản được thể hiện của Giấy chứng nhận bảo hiểm truy xuất qua mã vạch, mã số.</p> <p>HHBVN, OPES: Cần đưa ra các định nghĩa cụ thể để có thể xác định được các quy định hiện hành phải tuân thủ đồng thời áp dụng các hình thức mã hóa khác nhau về nhận diện hợp đồng ví dụ QR code hay các loại AI code khác...</p>	
<p>4. Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm bằng điện tử theo Luật giao dịch điện tử và các văn bản hướng dẫn thi hành, Giấy chứng nhận bảo hiểm bằng điện tử phải đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về quản lý nhà nước và phân ánh đầy đủ các nội dung quy định tại Khoản 3 Điều này.</p>	<p>UIC: Cần có quy định cụ thể về việc công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận bảo hiểm điện tử này đối với các cơ quan quản lý nhà nước khác như cảnh sát giao thông. Đề nghị Bộ Tài chính sớm ban hành văn bản về giao dịch điện tử trong lĩnh vực bảo hiểm, trong đó hướng dẫn chi tiết quy định trên.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Hiện nay hệ thống các văn bản quy định pháp luật về giao dịch điện tử, hóa đơn điện tử đã được Chính phủ và các Bộ, ngành có liên quan ban hành khá đầy đủ như Luật giao dịch điện tử, Luật Công nghệ thông tin, Nghị định số 165/2018/NĐ-CP về giao dịch điện tử trong hoạt động tài chính... đã đảm bảo đầy đủ cơ sở pháp lý cho việc triển khai GCNBH điện tử. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

		<p>AAA: Đề nghị có hướng dẫn cụ thể để thống nhất việc truy xuất dữ liệu giữa các ban ngành liên quan và DNBH.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Khoản 4 Điều 6 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p><u>4. Trường hợp cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm điện tử, doanh nghiệp bảo hiểm phải tuân thủ các quy định của Luật giao dịch điện tử và các văn bản hướng dẫn thi hành; Giấy chứng nhận bảo hiểm bằng điện tử phải tuân thủ đầy đủ các quy định hiện hành và phải ảnh đầy đủ các nội dung quy định tại Khoản 3 Điều này.</u></p>
		<p>VASS: Cơ quan quản lý nên quy định nội dung thống nhất cần có và đặc biệt là hình thức khi cần cung cấp cho cảnh sát giao thông hoặc cơ quan quản lý nhà nước.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Theo quy định của Luật Giao thông đường bộ, khi tham gia giao thông, lái xe phải mang theo GCNBH trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. - Dự thảo Nghị định (Khoản 3 Điều 7) đã có quy định về các nội dung cần phải có của GCNBH; đồng thời phải có mã số, mã vạch để truy xuất thông tin định danh doanh nghiệp và nội dung cơ bản của GCNBH. <p>Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

			<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Theo quy định tại Khoản 9 Điều 3 Luật Kinh doanh bảo hiểm: “<i>Quyền lợi có thể được bảo hiểm là quyền sở hữu, quyền chiếm hữu, quyền sử dụng, quyền tài sản; ...</i>”. - Theo quy định tại Khoản 1 Điều 23 Luật Kinh doanh bảo hiểm: “<i>Ngoài các trường hợp chấm dứt hợp đồng theo quy định của Bộ luật Dân sự, hợp đồng bảo hiểm còn chấm dứt trong các trường hợp sau đây: 1) Bên mua bảo hiểm không còn quyền lợi có thể được bảo hiểm</i>” <p>Như vậy, trường hợp mua tặng, đóng hộ cho chủ xe phải đáp ứng quy định về quyền lợi có thể được bảo hiểm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>2. Bộ Tài chính quy định phí bảo hiểm dựa trên số liệu thống kê, bảo đảm khả năng thanh toán của doanh nghiệp bảo hiểm và tương ứng với điều kiện bảo hiểm, số tiền bảo hiểm tối thiểu và mức độ rủi ro theo loại xe cơ giới và mục đích sử dụng.</p>	<p><u>Bộ Tư pháp:</u></p> <p>Khoản 2 Điều 8 dự thảo Nghị định đưa ra một loạt tiêu chí để Bộ Tài chính quy định mức phí bảo hiểm. Tuy nhiên, còn khá chung chung, như chưa làm rõ “dựa trên số liệu thống kê” là số liệu nào? Chưa lượng hóa được các tiêu chí xác định như “bảo đảm khả năng thanh toán của doanh nghiệp bảo hiểm”, “tương ứng với điều kiện bảo hiểm” ...</p> <p>Bộ Tư pháp cho rằng, các tiêu chí để làm căn cứ tính toán, xây dựng lên mức phí bảo hiểm là quan trọng, đảm bảo tính khả thi, công bằng và hiệu quả của việc làm này. Do</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:</p> <p>Quy định này được kế thừa và phù hợp với quy định tại điểm d, Khoản 5, Điều 39 Nghị định số 73/2016/NĐ-CP ngày 1/7/2016 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành Luật kinh doanh bảo hiểm và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật kinh doanh bảo hiểm. Hiện nay, Nghị định số 119/2015/NĐ-CP ngày 13/11/2015 quy định bảo hiểm bắt buộc như bảo hiểm bắt buộc trong hoạt động đầu tư xây dựng cũng quy định nguyên tắc xác định mức phí bảo hiểm như quy định tại Nghị định số 73/2016/NĐ-CP.</p>

		<p>vậy, cơ quan soạn thảo cần rà soát và hoàn thiện hơn nữa các nội dung tại khoản 2 Điều 8 theo hướng làm rõ, lượng hóa được các tiêu chí tính toán phí bảo hiểm cho phù hợp, thuận lợi trong áp dụng và thực hiện pháp luật.</p>	<p>Vì vậy, Bộ Tài chính đề nghị giữ nguyên quy định tại dự thảo.</p>
		<p><u>UBATGTOG:</u></p> <p>Đề nghị sửa đổi bổ sung như sau: “Bộ Tài chính quy định phí bảo hiểm dựa trên số liệu thống kê chính thức đã được kiểm toán về doanh thu và chi phí bảo hiểm trách nhiệm xe cơ giới của các doanh nghiệp bảo hiểm nhằm bảo đảm khả năng thanh toán của doanh nghiệp và tương ứng với điều kiện bảo hiểm số tiền bảo hiểm tối thiểu và mức độ rủi ro theo loại xe cơ giới và mục đích sử dụng.”</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:</p> <p>Hiện nay, số liệu doanh thu, bồi thường được kiểm toán chính thức. Tuy nhiên, số liệu để tính phí bảo hiểm, với điều kiện bảo hiểm số tiền bảo hiểm tối thiểu và mức độ rủi ro theo loại xe cơ giới và mục đích sử dụng hiện nay chưa có cơ quan nào kiểm toán mà đang được quy định trong các báo cáo theo Phụ lục số 7, Phụ lục số 8 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.</p>
<p>3. Căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định.</p>		<p><u>Bộ Kế hoạch và Đầu tư:</u></p> <p>Đề nghị Bộ Tài chính làm rõ, đánh giá tác động của mức biên độ + 15% đối với người mua bảo hiểm.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:</p> <p>Đây là nội dung giải pháp thực hiện chính sách được đề xuất và đánh giá tác động cụ thể tại hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định (Tờ trình số 127/TTTr-BTC ngày 3/9/2019).</p>

		<p><u>Bộ Ngoại giao:</u></p> <p>Đề nghị cân nhắc về cơ sở điều chỉnh phí bảo hiểm: (i) không chỉ căn cứ vào số lần mà còn xem xét tới mức độ nghiêm trọng của việc gây tai nạn; (ii) việc đánh giá cần gắn liền với từng chủ xe, không nên gắn với xe như quy định trong dự thảo vì xe có thể được chuyển nhượng hoặc mua mới sau khi gây tai nạn.</p>	<p>Việc xác định mức độ nghiêm trọng của việc gây tai nạn là do lái xe gây ra để tăng phí bảo hiểm là không khả thi với DNBH. Hệ thống cơ sở dữ liệu hiện nay mới đảm bảo được thông tin xe gây tai nạn do một xe cơ giới có thể do chủ xe trực tiếp điều khiển hoặc có nhiều lái xe. Đề có thể thực hiện được, BTC sửa đổi dự thảo Nghị định như sau: <i>3. Căn cứ vào lịch sử tai nạn của từng xe cơ giới và năng lực chấp nhận rủi ro của mình, doanh nghiệp bảo hiểm chủ động xem xét, điều chỉnh tăng phí bảo hiểm...</i></p>
	<p><u>Bộ Tư pháp:</u></p> <p>Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, cân nhắc khi đưa ra quy định việc điều chỉnh tăng phí bảo hiểm là nghĩa vụ bắt buộc đối với doanh nghiệp bảo hiểm, đảm bảo quyền chủ động trong tổ chức hoạt động và giao kết thực hiện nghĩa vụ dân sự của doanh nghiệp.</p> <p>Bên cạnh đó, đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, làm rõ số liệu về “số lần gây tai nạn” do cơ quan nào cung cấp hay do chủ xe cơ giới khai báo để đảm bảo tính minh bạch, tránh gian lận trong bảo hiểm. Trong trường hợp do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cung cấp thì đề nghị cơ quan soạn thảo phân tích, đánh giá chi phí, thủ tục hành chính phát sinh (nếu có).</p>	<p>Tiếp thu ý kiến Bộ Tư pháp, BTC sửa đổi dự thảo Nghị định như sau:</p> <p><i>3. Căn cứ vào lịch sử tai nạn của từng xe cơ giới và năng lực chấp nhận rủi ro của mình, doanh nghiệp bảo hiểm chủ động xem xét, điều chỉnh tăng phí bảo hiểm...</i></p> <p>Về việc cung cấp số lần gây tai nạn, tại Điểm g Khoản 1 Điều 32 dự thảo Nghị định quy định DNBH có nhiệm vụ thông kê và cập nhật tình hình triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới đảm bảo kết nối vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Hệ thống cơ sở dữ liệu tối thiểu gồm nhiều thông tin trong đó có thông tin về số vụ tai nạn, xử phạt vi phạm hành chính thu thập được. Cơ quan nhà nước không cung cấp số liệu này do vậy không làm phát sinh chi phí, thủ tục hành chính.</p>	

	<p>UBATGTQG: Đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau:</p> <p>"a) Đối với xe cơ giới mà chủ xe trực tiếp là người điều khiển phương tiện, căn cứ vào số lần gây tai nạn của chủ xe, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm; mức phí bảo hiểm tăng tối thiểu là 50% và tối đa là 500% tính trên mức phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định đối với chủ xe đã từng gây tai nạn giao thông;</p> <p>b) Đối với xe cơ giới mà chủ xe không trực tiếp là người điều khiển phương tiện, căn cứ vào số lần gây tai nạn của xe, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm; mức phí bảo hiểm tăng tối thiểu là 30% và tối đa là 100% tính trên mức phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định đối với chủ xe đã từng gây tai nạn giao thông.</p> <p>c) Đối với xe cơ giới trong vòng 3 năm liên không gây tai nạn giao thông, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh giảm phí bảo hiểm; mức phí bảo hiểm giảm tối đa là 50% tính trên mức phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định đối với xe cơ giới;</p> <p>d) Khách hàng chịu trách nhiệm kê khai chính xác số lần gây TNGT và mức độ nghiêm trọng của tai nạn do xe và chủ xe (trường hợp trực tiếp lái xe) gây ra".</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:</p> <p>Việc xác định mức độ nghiêm trọng của việc gây tai nạn là người trực tiếp lái xe hay chủ sở hữu xe gây ra để tăng phí bảo hiểm là không khả thi với DNBH. Hệ thống cơ sở dữ liệu hiện nay mới đảm bảo được thông tin xe gây tai nạn do một xe cơ giới có thể do chủ xe trực tiếp điều khiển hoặc có nhiều lái xe. Để có thể thực hiện được, BTC sửa đổi dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>3. Căn cứ vào lịch sử tai nạn của từng xe cơ giới và năng lực chấp nhân rủi ro của mình, doanh nghiệp bảo hiểm chủ động xem xét, điều chỉnh tăng phí bảo hiểm...</p>
--	--	---

		<p><u>Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam</u></p> <p>Cần phải nghiên cứu cụ thể thêm mấy nội dung sau: Số lần gây tai nạn trong thời gian là bao nhiêu; hoặc số lần gây tai nạn trong số km lăn bánh là bao nhiêu và nguyên nhân gây tai nạn là do lái xe gây ra thì mới tăng mức bảo hiểm.</p>	<p>Việc xác định các nội dung số lần gây tai nạn trong thời gian là bao nhiêu; hoặc số lần gây tai nạn trong số km lăn bánh là bao nhiêu và nguyên nhân gây tai nạn là do lái xe gây ra để tăng phí bảo hiểm là không khả thi với DNBH. Để có thể thực hiện được, BTC sửa đổi dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>3. Căn cứ vào lịch sử tai nạn của từng xe cơ giới và năng lực chấp nhận rủi ro của mình, doanh nghiệp bảo hiểm chủ động xem xét, điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định.</p>
		<p><u>VBL, BIC, HHHBVN:</u></p> <p>Đôi tượng gây tai nạn là chủ xe cơ giới điều khiển phương tiện gây ra tai nạn, không phải là của từng xe cơ giới được. Việc căn cứ theo số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới có thể không công bằng cho chủ xe cơ giới mua lại khi xe cơ giới được chuyển nhượng và mục đích sử dụng khác nhau thì mức độ rủi ro của xe cơ giới cũng là khác nhau. Do vậy, đề nghị nên căn cứ vào số lần gây tai nạn do chủ xe cơ giới điều khiển chính xe cơ giới đó để xem xét tăng phí bảo hiểm.</p> <p><u>OPES:</u> Đề nghị sửa như sau: “<i>Trên cơ sở đánh giá rủi ro của đối tượng được bảo</i></p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>- Quy định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, cũng như Khoản 3 Điều 7 dự thảo Nghị định chưa có quy định chủ xe cơ giới phải cung cấp các thông tin về số lần gây tai nạn của lái xe cơ giới.</p> <p>- Ngoài ra, hệ thống cơ sở dữ liệu hiện nay mới đảm bảo được thông tin xe gây tai nạn do một xe cơ giới có thể do chủ xe trực tiếp điều khiển hoặc có nhiều lái xe. Vì vậy, việc quy định căn cứ vào số lần gây tai nạn của lái xe để điều chỉnh tăng phí bảo hiểm là không khả thi. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

		<p><i>hiêm, doanh nghiệp bảo hiểm chủ động điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định”.</i></p>	
		<p><u>BVTM, MSIG:</u> Các tai nạn do CXCG gây cho bên thứ ba thường dẫn đến tỉ lệ tổn thất lớn, dẫn đến việc DNBH có nhu cầu điều chỉnh tăng phí bảo hiểm cho các kỳ bảo hiểm sau đó. Do đó, đề xuất cân nhắc sửa đổi căn cứ điều chỉnh tăng phí bảo hiểm của các DNBH là <u>trên tỉ lệ tổn thất của vụ tai nạn.</u></p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Về nguyên lý, bảo hiểm bắt buộc TNDS xe cơ giới là bảo hiểm mang tính chính sách, nhân đạo và bắt buộc áp dụng đối với tất cả các chủ xe cơ giới. Do đó, phí bảo hiểm do Nhà nước quy định thống nhất nhằm đảm bảo khả năng chi trả của tất cả các tầng lớp chủ xe cơ giới trong xã hội (bù đắp giữa các đối tượng khác nhau). - Kinh nghiệm quốc tế cho thấy hầu hết các nước đều quy định mức phí chung thống nhất cho tất cả các đối tượng; hạn chế áp dụng tăng giảm phí theo tỷ lệ tổn thất. - Trên cơ sở cân nhắc việc tăng cường vai trò công cụ điều tiết kinh tế của bảo hiểm bắt buộc TNDS, Bộ Tài chính đã đưa vào dự thảo quy định cho phép DNBH xem xét, tăng phí bảo hiểm trên cơ sở số lần tai nạn do người được bảo hiểm gây ra, phần nào phản ánh lịch sử, tỷ lệ tổn thất do xe cơ giới gây ra. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.

	<p>ABIC: Đề nghị sửa đổi là “<i>Căn cứ số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, DNBH có thể điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Căn cứ tăng phí, mức tăng phí tối đa do Bộ Tài chính quy định</i>”.</p> <p>Lý do: các trường hợp tăng phí và mức tăng phí có thể quy định thay đổi theo từng giai đoạn phụ thuộc vào cơ sở dữ liệu.</p>	<p>- Dự thảo Nghị định được đề xuất theo hướng cho phép DNBH chủ động xem xét, cân nhắc tăng phí căn cứ vào chiến lược quản lý rủi ro, khẩu vị rủi ro của từng DNBH.</p> <p>- Dự thảo Nghị định cũng đã quy định mức tăng phí tối đa là 15% so với mức phí do Bộ Tài chính quy định.</p> <p>- Thông tin về tai nạn được lấy từ cơ sở dữ liệu bảo hiểm xe cơ giới thông qua kết nối với cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông của Bộ Công an. Ngoài ra, theo quy định tại Khoản 1, Khoản 3 Điều 31 dự thảo Nghị định, các thông tin ghi nhận về số lần gây tai nạn cũng được các DNBH cập nhật vào hệ thống cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.</p>
	<p>Bảo Minh:</p> <p>Doanh nghiệp sẽ tăng như nào? Có tăng giống nhau không, có áp dụng mức tăng tối thiểu không? Trường hợp xe không tham gia bảo hiểm liên tục thì như nào vì số liệu bồi thường do doanh nghiệp khác quản lý khi nhận bảo hiểm.</p>	<p>Tuy nhiên, để tạo thuận lợi cho công tác tổ chức thực hiện, Bộ Tài chính hoàn thiện Khoản 3 Điều 7 dự thảo Nghị định, cụ thể:</p> <p>3. <i>Căn cứ vào lịch sử tai nạn của từng xe cơ giới và năng lực chấp nhận rủi ro của mình, doanh nghiệp bảo hiểm chủ động xem</i></p>

		<p>UIC, AAA, HHHBVN, VASS:</p> <p>Cần có quy định hướng dẫn về việc cung cấp thông tin số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, đặc biệt là quy định cụ thể về nghĩa vụ khai báo thông tin của khách hàng và việc cung cấp thông tin giữa DNBH cũ và mới đối với xe cơ giới, áp dụng ngay cho năm bảo hiểm hay cho năm tiếp theo.</p>	<p><i>xét, điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định.</i></p>
		<p>Liberty: Trường hợp chủ xe chuyển từ bảo hiểm này sang bảo hiểm khác thì số liệu theo dõi số lần tai nạn sẽ được lấy từ nguồn nào?</p> <p>Đề nghị bỏ Khoản này vì DNBH tự chủ động tăng phí có thể tạo sự cạnh tranh giữa các DNBH. Ngoài ra, DNBH cũng không biết tồn thất của xe ở DNBH cũ để tăng phí bảo hiểm.</p>	
	<p>4. Việc thanh toán phí bảo hiểm thực hiện theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.</p>	<p>BVTM: Với quy định chung về nguyên tắc như vậy, BVTM có thể hiệu việc thanh toán phí bảo hiểm cho HDBH BB TNDS của CXCG sẽ được thực hiện theo quy định tại Điều 21 Thông tư 50/2017/TT-BTC hay không?</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Việc thanh toán phí bảo hiểm thực hiện theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm (trong đó bao gồm Thông tư 50/2017/TT-BTC). Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

BVTM: Đề nghị Ban soạn thảo quy định về phí bảo hiểm đối với các HĐBH có thời hạn dưới một năm nhằm đảm bảo tính rõ ràng và thống nhất triển khai.

Tiếp thu ý kiến này của BVTM, BTC đã bổ sung Khoản 6 Điều 7 dự thảo Nghị định (nội dung kế thừa từ Khoản 2 Điều 8 Thông tư số 22/2016/TT-BTC) như sau:

6. Đối với các xe cơ giới được phép mua bảo hiểm có thời hạn dưới 01 năm theo quy định tại Khoản 2 Điều 7 của Thông tư này, mức phí bảo hiểm sẽ được tính dựa trên mức phí bảo hiểm quy định tại Phụ lục 5 ban hành theo Thông tư này và tương ứng với thời hạn được bảo hiểm ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm. Cách tính cụ thể như sau:

Phí bảo hiểm
năm
theo loại xe cơ
giới _____

Phí
bảo
hiểm
phải
nộp

=

Thời hạn
được bảo
hiểm (ngày)

x

365 (ngày)

Trường hợp thời hạn được bảo hiểm từ 30 ngày trở xuống thì phí bảo hiểm phải nộp được tính bằng phí bảo hiểm năm theo loại xe cơ giới/(chia) cho 12 tháng.

		<p>BIC: Đây là sản phẩm trách nhiệm dân sự bắt buộc và số phí thấp, đề nghị giữ nguyên quy định về việc thu phí ngay và chỉ cho thỏa thuận thời hạn thanh toán phí đối với một số trường hợp như quy định cũ để đảm bảo quyền lợi của NĐBH tránh tranh chấp do việc cho nợ phí.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Quy định pháp luật hiện hành về thanh toán phí bảo hiểm (Thông tư số 50/2017/TT-BTC) được áp dụng cho hầu hết mọi hợp đồng bảo hiểm (trừ bảo hiểm bắt buộc trong hoạt động đầu tư xây dựng). Trường hợp nợ phí phải có tài sản bảo đảm hoặc bảo lãnh thanh toán phí bảo hiểm. Vì vậy, DNBH chủ động phân loại khách hàng để áp dụng thỏa thuận về thời hạn thanh toán phí đảm bảo đáp ứng quy định pháp luật. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>Điều 9. Mức trách nhiệm bảo hiểm 1. <u>Mức trách nhiệm bảo hiểm là số tiền tối đa mà doanh nghiệp bảo hiểm có thể phải trả đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng và tài sản của bên thứ ba và hành khách do xe cơ giới gây ra trong mỗi vụ tai nạn xảy ra thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm.</u></p>	<p>Bộ Tư pháp: Mục tiêu đề ra đối với việc quy định mức trách nhiệm bảo hiểm để đáp ứng cơ bản chi phí thực tế về giá dịch vụ khám, chữa bệnh, chăm sóc y tế thiệt hại về người và chi phí khắc phục thiệt hại về tài sản. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, cân nhắc chỉnh lý nội dung này theo hướng quy định mức tối thiểu để phù hợp với mục tiêu chính sách và đảm bảo quyền tự nguyện, tự do thỏa thuận trong giao kết hợp đồng bảo hiểm giữa doanh nghiệp bảo hiểm và bên mua bảo hiểm.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau: - Đây là quy định được kế thừa từ Khoản 2 Điều 9 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP. - Theo quy định tại Khoản 2 Điều 8 dự thảo Nghị định, phí bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới tương ứng với điều kiện bảo hiểm, số tiền bảo hiểm tối thiểu. - Mức trách nhiệm bảo hiểm được hiểu là hạn mức trách nhiệm của DNBH đối với bên thứ ba và hành khách khi xảy ra sự kiện bảo hiểm. Vì vậy, trong mọi trường hợp, DNBH không phải bồi thường vượt quá mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định (ví dụ như, trường hợp bên thứ ba bị tử vong, 100 triệu là số tiền tối đa mà DNBH phải trả cho trường hợp này).</p>

			<p>- Đề đảm bảo quyền tự do thỏa thuận của các bên, tại Khoản 3 Điều 5 dự thảo Nghị định đã quy định các bên có thể thỏa thuận mở rộng điều kiện, mức trách nhiệm bảo hiểm tăng thêm.</p> <p>Vì vậy, Bộ Tài chính đề nghị giữ nguyên quy định tại dự thảo.</p>
		<p>Sở Tài chính Phú Yên:</p> <p>Đề phù hợp với Điều 6 dự thảo Nghị định, đề nghị sửa như sau:</p> <p>1. Mức trách nhiệm bảo hiểm là số tiền tối đa mà doanh nghiệp bảo hiểm có thể phải trả đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng và tài sản của bên thứ ba và hành khách <u>theo hợp đồng vận chuyển hành khách</u> do xe cơ giới gây ra trong mỗi vụ tai nạn xảy ra thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa Khoản 1 Điều 9 dự thảo Nghị định.</p>
		<p>ABIC:</p> <p>Đề xuất quy định bổ sung “Mức trách nhiệm bảo hiểm” là có/không bao gồm VAT.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>- Theo quy định tại Điều 2 Luật Thuế giá trị gia tăng: “Thuế giá trị gia tăng là thuế tính trên giá trị tăng thêm của hàng hoá, dịch vụ phát sinh trong quá trình từ sản xuất, lưu thông đến tiêu dùng”.</p> <p>- Theo quy định tại Điều 9 Thông tư số 22/2016/TT-BTC: “Mức trách nhiệm bảo hiểm là số tiền tối đa doanh nghiệp bảo hiểm có thể</p>

			<p><i>phải trả đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng và tài sản của bên thứ ba và hành khách do xe cơ giới gây ra trong mỗi vụ tai nạn xảy ra thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm...". Đối chiếu các quy định pháp luật nêu trên, mức trách nhiệm bảo hiểm là khoản tiền phải trả, không phải giá trị tăng thêm nên không áp dụng thuế giá trị gia tăng. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</i></p>
	<p>2. Căn cứ chi phí thực tế về giá dịch vụ khám, chữa bệnh, chăm sóc y tế và chi phí khắc phục thiệt hại về tài sản, Bộ Tài chính quy định mức trách nhiệm bảo hiểm.</p>	<p>Sở Tài chính Phú Yên: Đề nghị sửa như sau: 2. Căn cứ chi phí thực tế về giá dịch vụ khám, chữa bệnh, chăm sóc y tế và chi phí khắc phục thiệt hại về tính mạng, tài sản, Bộ Tài chính quy định mức trách nhiệm bảo hiểm.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau: Quy định như dự thảo Nghị định hiện nay đã bao gồm phân thiệt hại về thân thể, tính mạng. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên như dự thảo Nghị định.</p>
		<p>MSIG: Đề nghị sửa đối như sau: “Căn cứ chi phí thực tế về giá dịch vụ khám, chữa bệnh, chăm sóc y tế và chi phí khác phục thiệt hại về tài sản, Bộ Tài chính quy định mức trách nhiệm bảo hiểm <u>bắt buộc</u> trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới” do Khoản 3 Điều 5 Dự thảo Nghị định có nêu về phân trách nhiệm tự nguyện.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đối Khoản 2 Điều 8 dự thảo Nghị định như sau: <i>Căn cứ chi phí thực tế về giá dịch vụ khám, chữa bệnh, chăm sóc y tế và chi phí khác phục thiệt hại về tài sản, Bộ Tài chính quy định mức trách nhiệm bảo hiểm <u>bắt buộc</u> trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới</i></p>

	<p>Điều 10. Thời hạn và hiệu lực bảo hiểm</p> <p>1. Thời hạn ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm cụ thể:</p> <p>a) Đối với xe mô tô hai bánh, ba bánh, xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự, thời hạn bảo hiểm tối thiểu là 1 năm và tối đa là 3 năm.</p>	<p>Sở Tài chính Bắc Ninh:</p> <p>Đề nghị sửa thành: “<i>Đối với xe mô tô hai bánh, ba bánh, xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự, thời hạn bảo hiểm tối thiểu là 1 năm và tối đa là 5 năm</i>”.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:</p> <p>Tại Tờ trình Chính phủ số 127/TT-Tr-BTC ngày 3/9/2019 của Bộ Tài chính, Chính phủ đã thống nhất với đề xuất của Bộ Tài chính đối với xe máy tối đa là 3 năm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên quy định tại dự thảo Nghị định.</p>
	<p>b) Đối với các xe cơ giới còn lại, thời hạn bảo hiểm tối thiểu là 1 năm và thời hạn tối đa tương ứng với thời hạn kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường định kỳ có thời hạn trên 1 năm.</p>	<p>VASS:</p> <p>Đề nghị quy định rõ thời hạn bảo hiểm theo tròn 1 năm, 2 năm hay 3 năm.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>- Đề xuất điều chỉnh thời hạn bảo hiểm đã được xin ý kiến tất cả các bên có liên quan trong quá trình xây dựng Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định và được Chính phủ chấp thuận thông qua theo Nghị quyết số 98/NQ-CP ngày 12/11/2019.</p>
	<p>c) Trong các trường hợp sau, thời hạn bảo hiểm có thể dưới 01 năm:</p> <p>- Niên hạn sử dụng của xe cơ giới nhỏ hơn 01 năm theo quy định của pháp luật.</p> <p>- Xe cơ giới thuộc đối tượng đăng ký tạm thời theo quy định của Bộ Công an.</p>	<p>VASS:</p> <p>Đề nghị quy định rõ thời hạn bảo hiểm 1 năm để thuận tiện công tác quản lý, kiểm soát được phí bảo hiểm, đại lý cập nhật phát sinh nhanh chóng.</p>	<p>- Việc không quy định cứng thời hạn (chỉ quy định tối thiểu và tối đa) tạo sự linh hoạt, phù hợp với chiến lược, mục tiêu kinh doanh và khả năng quản lý của DNBH. DNBH có thể lựa chọn cấp đơn bảo hiểm có thời hạn 1 năm, 2 năm hoặc 3 năm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>BVTM, ABIC, MSIG, HHBVN, UIC, BIC:</p> <p>Đề nghị giữ lại quy định tại điều 7.2.d Thông tư 22/2016/TT-BTC về trường hợp CXCG có nhiều xe tham gia bảo hiểm vào nhiều thời điểm khác nhau trong năm nhưng đến năm tiếp theo có nhu cầu đưa về cùng một thời điểm bảo hiểm để quản lý nhằm</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã bỏ sung điểm d Khoản 1 Điều 9 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p><i>d) Trường hợp chủ xe cơ giới có nhiều xe tham gia bảo hiểm vào nhiều thời điểm khác nhau trong năm nhưng đến năm tiếp theo có nhu cầu đưa về cùng một thời điểm bảo hiểm để quản lý, thời hạn bảo hiểm của các xe này có thể nhỏ hơn 01 năm và bằng thời gian hiệu lực còn lại của</i></p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã bỏ sung điểm d Khoản 1 Điều 9 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p><i>d) Trường hợp chủ xe cơ giới có nhiều xe tham gia bảo hiểm vào nhiều thời điểm khác nhau trong năm nhưng đến năm tiếp theo có nhu cầu đưa về cùng một thời điểm bảo hiểm để quản lý, thời hạn bảo hiểm của các xe này có thể nhỏ hơn 01 năm và bằng thời gian hiệu lực còn lại của</i></p>

		<p>đảm bảo sự thống nhất và ổn định hoạt động quản lý HDBH tại các DNBH.</p>	<p><i>hợp đồng bảo hiểm đầu tiên của năm đó. Thời hạn bảo hiểm của năm tiếp theo đối với tất cả các hợp đồng bảo hiểm (đã được đưa về cùng thời hạn) là 01 năm.</i></p>
		<p>Liberty: Đề nghị bổ sung “hoặc theo thời gian kiểm định kế tiếp (Ngày hết hạn trên đăng kiểm hiện tại). Vì một số xe nhiều tuổi chỉ được đăng kiểm 6 tháng/1 lần.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Việc quy định như dự thảo Nghị định đồng thời đảm bảo các mục tiêu: tạo linh hoạt cho công tác triển khai của DNBH; tăng cường tỷ lệ tham gia thông qua vai trò của cơ quan đăng kiểm; thuận lợi cho công tác quản lý, giám sát. Hạn chế các trường hợp có thời hạn bảo hiểm dưới 1 năm do không thuận lợi cho công tác quản lý, giám sát và theo dõi hợp đồng và làm tăng chi phí khai thác, cấp đơn bảo hiểm (cấp nhiều lần trong năm). Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>3. Trong thời hạn còn hiệu lực ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, nếu có sự chuyển quyền sở hữu xe cơ giới thì mọi quyền lợi bảo hiểm liên quan đến trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới cũ vẫn còn hiệu lực đối với chủ xe cơ giới mới.</p>	<p>BVTM: Để làm rõ việc tự động duy trì hiệu lực cho CXCG mới, đề nghị Ban soạn thảo bổ sung nội dung sau vào đoạn cuối của quy định: “[...] vẫn còn hiệu lực đối với Chủ XCG mới mà không phải làm thủ tục đổi thông tin chủ xe trên Giấy chứng nhận bảo hiểm”.</p> <p>OPES: Đề nghị xem xét, bổ sung quy định xử lý đối với trường hợp chủ xe cơ giới cũ không chuyển quyền lợi bảo hiểm và yêu cầu hoàn phí.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Quy định này được kế thừa từ Khoản 3 Điều 10 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Khoản 3 Điều 7 Thông tư số 22/2016/TT-BTC và không cần thiết phải quy định như đề nghị. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

		<p><u>UIC:</u> Đề nghị quy định rõ DNBH có phải cấp lại Giấy CNBH không, hay chỉ cần có bằng chứng chuyển quyền sở hữu xe hợp pháp là chủ xe cơ giới.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Theo quy định tại dự thảo Nghị định, trường hợp việc chuyển quyền sở hữu xe cơ giới đáp ứng quy định, thì mọi quyền lợi bảo hiểm liên quan đến trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới mới vẫn còn hiệu lực. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
		<p><u>BHV:</u> Cần có hướng dẫn cụ thể đối với trường hợp chuyển quyền sở hữu xe từ không kinh doanh vận tải sang chủ sở hữu mới có kinh doanh vận tải và ngược lại. Nên quy định bắt buộc khách hàng thông báo cho DNBH biết để thu phí bổ sung và cấp lại GCNBH mới.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Tại Khoản 3 Điều 17 dự thảo Nghị định đã có quy định về trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm, chủ xe cơ giới phải kịp thời thông báo cho DNBH để áp dụng phí bảo hiểm phù hợp với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>Điều 11. Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm 1. Hợp đồng bảo hiểm chỉ được chấm dứt trong những trường hợp sau: b) Xe hỏng không sử dụng được hoặc xe bị phá hủy do nguyên nhân khách quan;</p>	<p><u>Sở Tài chính Lạng Sơn:</u> Đề nghị bổ sung như sau: b) Xe hỏng không sử dụng được hoặc xe bị phá hủy do nguyên nhân khách quan hoặc nguyên nhân bất khả kháng;</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau: Đề đảm bảo tính thống nhất trong các văn bản quy phạm pháp luật, dự thảo Nghị định được xây dựng trên cơ sở quy định tại Điều 19 Thông tư số 15/2014/TT-BCA, trong đó quy định các trường hợp phải thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe, biển số xe. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên quy định tại dự thảo Nghị định.</p>

		<p>Liberty: Đề nghị làm rõ định nghĩa về Xe hỏng không sử dụng được.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Đây là các trường hợp phải thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe, biên số xe theo quy định tại Điều 19 Thông tư số 15/2014/TT-BCA.</p>
		<p>Sở Tài chính Phú Yên: Đề nghị sửa là: "<u>Ngoài các trường hợp chấm dứt hợp đồng theo quy định của Bộ Luật dân sự, hợp đồng bảo hiểm còn được chấm dứt trong những trường hợp sau...</u>"</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC bổ sung 1 điểm loại trừ tại Khoản 1 Điều 11 như sau: h) <i>Các trường hợp chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định của Luật kinh doanh bảo hiểm và quy định pháp luật liên quan.</i></p>
<p>g) Xe bị mất cấp, chiếm đoạt không tìm được, chủ xe đã có đề nghị và được cấp giấy chứng nhận thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe, biên số xe.</p>		<p>Bảo Long: Đề nghị BTC làm rõ Giấy chứng nhận thu hồi này cần phải có những nội dung cơ bản nào, hoặc có mẫu cho DNBH áp dụng chung không hoặc xem xét thay bằng công văn thu hồi Giấy chứng nhận đăng ký xe của DNBH.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Theo quy định tại Thông tư số 15/2014/TT-BCA: + Điều 20. Trách nhiệm của các cơ quan chức năng trong việc thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe, biên số xe + Điều 21. Thủ tục thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe, biên số xe Như vậy, quy định hiện hành đã đủ cơ sở pháp lý trong trường hợp thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe, biên số xe. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

		<p>BSH, ABIC, MSIG, MIC: Đề nghị bỏ sung Chủ xe cơ giới vì phạm Nguyên tắc tham gia bảo hiểm tham gia từ hai HDBH XCG trở lên.</p> <p>MSIG: Đề nghị bỏ sung nguyên tắc hủy hợp đồng trong trường hợp tham gia từ hai HDBH XCG trở lên, cụ thể: chủ xe cơ giới lựa chọn hợp đồng bảo hiểm nào khi yêu cầu hủy hợp đồng, công ty bảo hiểm sẽ hoàn toàn bộ phí đã đóng hay hoàn phí theo quy định tại Khoản 3 Điều 11 Dự thảo Nghị định.</p> <p>MIC: Bỏ sung trường hợp khách hàng vô tình tham gia đồng thời từ 02 hợp đồng bảo hiểm bắt buộc TNDS trở lên thì được phép thỏa thuận với DNBH chấm dứt HDBH phát sinh sau.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến của BSH, ABIC, MSIG, MIC, BTC đã bỏ sung quy định tại Khoản 5 Điều 13 dự thảo Nghị định như sau</p> <p><i>5. Trường hợp nhiều hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự được giao kết cho cùng một xe cơ giới, số tiền bồi thường chỉ được giải quyết theo hợp đồng bảo hiểm giao kết đầu tiên. Các hợp đồng bảo hiểm còn lại là vô hiệu, doanh nghiệp bảo hiểm phải hoàn lại cho bên mua bảo hiểm số phí bảo hiểm đã đóng, sau khi trừ đi các chi phí hợp lý có liên quan, nhưng không được thấp hơn 70% phần phí bảo hiểm tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm mà bên mua bảo hiểm đã đóng phí bảo hiểm.</i></p>
	<p>Bảo Viêt: Đề nghị bỏ sung điểm j như sau: “Xe cơ giới đã được bảo hiểm theo nhiều hợp đồng bảo hiểm do lỗi vô ý và chỉ được hủy những hợp đồng có hiệu lực sau”</p>		<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:</p> <p>- Theo quy định tại Khoản 1 Điều 55 Luật Kinh doanh bảo hiểm: “1. Trong phạm vi số tiền bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phải trả cho người được bảo hiểm những khoản tiền mà theo quy định của pháp luật người được bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường cho người thứ ba”.</p> <p>- Theo quy định tại Tiết d, Khoản 5, Điều 39 Nghị định số 73/2016/NĐ-CP: “Phí bảo hiểm ...phải tương ứng với điều kiện và trách nhiệm bảo hiểm”.</p>

			<p>- Theo quy định tại Khoản 1 Điều 422 Bộ Luật dân sự: “<i>Hợp đồng chấm dứt trong trường hợp sau đây: 1. Hợp đồng đã được hoàn thành.</i>” Như vậy, khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, DNBH phải bồi thường theo thỏa thuận. Khi đó hợp đồng bảo hiểm chấm dứt do DNBH đã hoàn thành nghĩa vụ của mình, DNBH không phải hoàn phí cho bên mua bảo hiểm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên quy định tại dự thảo Nghị định.</p>
		<p><u>PAC:</u> Đề nghị bổ sung trường hợp: Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt trong trường hợp bên mua bảo hiểm không thanh toán phí theo thời hạn được thỏa thuận tại Hợp đồng bảo hiểm theo quy định tại khoản 2 Điều 7 dự thảo Nghị định</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã bổ sung điểm h Khoản 1 Điều 10 dự thảo Nghị định như sau: <i>h) Các trường hợp chấm dứt theo quy định của Luật kinh doanh bảo hiểm và quy định pháp luật liên quan.</i></p>
		<p><u>PJICO, HHHVN:</u> Đề nghị bổ sung Điểm i như sau: “<i>Các trường hợp chấm dứt theo quy định Luật Kinh doanh bảo hiểm</i>”.</p>	

<p>2. Chủ xe cơ giới muốn chấm dứt hợp đồng bảo hiểm phải thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo Giấy chứng nhận bảo hiểm muốn chấm dứt và các bằng chứng về việc xe cơ giới thuộc đối tượng được chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định tại khoản 1 Điều này.</p> <p>Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt từ thời điểm doanh nghiệp bảo hiểm nhận được thông báo chấm dứt hợp đồng bảo hiểm.</p>	<p><u>BVTM:</u> đề nghị bổ sung trường hợp đơn phương chấm dứt HĐBH của CTBH/CXCG như là một chế tài thông thường theo quy định chung về Hợp đồng, mà theo đó CTBH hoặc CXCG có quyền không tiếp tục cung cấp dịch vụ/ sử dụng dịch vụ đối với bên còn lại. Đặc biệt, chế tài này còn đảm bảo quyền lợi của CXCG trong việc lựa chọn CTBH phù hợp.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới là sản phẩm bảo hiểm đặc thù, mang yếu tố chính sách và tính bắt buộc (phải mua, phải bán), do đó hạn chế trường hợp DNBH đơn phương đình chỉ HĐBH. - Tương tự các sản phẩm bảo hiểm chính sách như BHNN, BH tàu cá... cũng hạn chế DNBH đơn phương chấm dứt HĐBH để bảo vệ quyền lợi của bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm là các đối tượng yếu thế hơn trong quan hệ dân sự giữa hai bên. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.
	<p><u>OPES:</u></p> <p>Đề nghị rà soát lại quy định Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt từ thời điểm doanh nghiệp bảo hiểm nhận được thông báo chấm dứt hợp đồng bảo hiểm trong trường hợp xe cơ giới bị thu hồi Giấy chứng nhận đăng ký xe.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến này, BTC bỏ quy định chấm dứt hợp đồng bảo hiểm trong trường hợp xe cơ giới bị thu hồi Giấy chứng nhận đăng ký xe.</p>

<p>4. Trường hợp chủ xe cơ giới không có thông báo về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, nhưng doanh nghiệp bảo hiểm có những bằng chứng cụ thể về việc xe cơ giới thuộc đối tượng được chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định tại khoản 1 Điều này, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo cho chủ xe cơ giới để thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng. Sau 15 ngày kể từ ngày nhận được thông báo mà chủ xe cơ giới không thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm mặc nhiên được chấm dứt.</p>	<p><u>HHBHVN, BIC, VASS:</u> Cần quy định rõ việc HHBBH chấm dứt DNBH có nghĩa vụ hoàn lại phí bảo hiểm cho thời gian còn lại hay không? Tỷ lệ hoàn phí?</p> <p><u>PAC:</u> Đề xuất HHBBH chấm dứt kể từ thời điểm DNBH gửi thông báo cho chủ xe cơ giới. DNBH không hoàn phí bảo hiểm trong trường hợp này.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến này, BTC sửa Khoản 4 Điều 10 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>4. Trường hợp chủ xe cơ giới không có thông báo về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, nhưng doanh nghiệp bảo hiểm có những bằng chứng cụ thể về việc xe cơ giới thuộc đối tượng được chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định tại khoản 1 Điều này, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo bằng văn bản cho chủ xe cơ giới để thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng theo quy định tại Khoản 2 Điều này. Sau 15 ngày kể từ ngày nhận được thông báo mà chủ xe cơ giới không thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm mặc nhiên được chấm dứt. <u>Doanh nghiệp bảo hiểm thực hiện hoàn phí bảo hiểm theo quy định tại Khoản 3 Điều này. Trường hợp xảy ra sự kiện bảo hiểm trong vòng 15 ngày kể từ ngày doanh nghiệp bảo hiểm gửi thông báo cho chủ xe cơ giới về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm vẫn phải chịu trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm.</u></p>
--	--	--

	<p>PAC, OPES: Đề nghị bổ sung quy định xe cơ giới thuộc các trường hợp phải chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, tuy nhiên trong thời gian chưa làm thủ tục chấm dứt hợp đồng bảo hiểm và xảy ra tai nạn thì có phát sinh trách nhiệm đối với DNBH hay không? DNBH có phải hoàn phí BH trong trường hợp này không (bên mua bảo hiểm không có nhu cầu chấm dứt).</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Khoản 4 Điều 10 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p><u>4. Trường hợp chủ xe cơ giới không thông báo về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, ... Doanh nghiệp bảo hiểm thực hiện hoàn phí bảo hiểm theo quy định tại Khoản 3 Điều này. Trường hợp xảy ra sự kiện bảo hiểm trong vòng 15 ngày kể từ ngày doanh nghiệp bảo hiểm gửi thông báo cho chủ xe cơ giới về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm vẫn phải chịu trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm.</u></p>
	<p>BIC: Bổ sung thêm việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm cho 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 đề phù hợp với Khoản 2 Điều 5.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã bổ sung quy định tại Khoản 5 Điều 13 dự thảo Nghị định.</p> <p><u>5. Trường hợp nhiều hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự được giao kết cho cùng một xe cơ giới, số tiền bồi thường chỉ được giải quyết theo hợp đồng bảo hiểm giao kết đầu tiên. Các hợp đồng bảo hiểm còn lại là vô hiệu, doanh nghiệp bảo hiểm phải hoàn lại cho bên mua bảo hiểm số phí bảo hiểm đã đóng, sau khi trừ đi các chi phí hợp lý có liên quan, nhưng không được thấp hơn 70% phần phí bảo hiểm tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm mà bên mua bảo hiểm đã đóng phí bảo hiểm.</u></p>

	<p>Điều 12. Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm Doanh nghiệp bảo hiểm không bồi thường thiệt hại đối với các trường hợp sau:</p> <p>1. Hành động cố ý gây thiệt hại của chủ xe, lái xe hoặc của người bị thiệt hại.</p>	<p>AAA: Đề nghị bổ sung loại trừ trường hợp bên thứ ba cố tình gây thương tật cho chính họ như tự sát.</p> <p>Liberty: Đề nghị làm rõ hành động cố ý. Trường hợp người bị thiệt hại biết trước được về khả năng có thể bị tai nạn nếu thực hiện hành vi tham gia giao thông nhưng vẫn thực hiện có được xem là hành vi cố ý gây thiệt hại không?</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Quy định tại Khoản 1 Điều 12 dự thảo Nghị định đã đáp ứng được ý kiến của AAA. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
			<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Theo quy định về lỗi trong trách nhiệm dân sự tại Điều 364 Bộ Luật Dân sự: “Lỗi cố ý là trường hợp một người nhận thức rõ hành vi của mình sẽ gây thiệt hại cho người khác mà vẫn thực hiện và mong muốn hoặc tuy không mong muốn nhưng để mặc cho thiệt hại xảy ra”. - Theo quy định về cố ý phạm tội tại Điều 10 Bộ Luật hình sự: “Cố ý phạm tội là phạm tội trong những trường hợp sau đây: <ol style="list-style-type: none"> 1. Người phạm tội nhận thức rõ hành vi của mình là nguy hiểm cho xã hội, thấy trước hậu quả của hành vi đó và mong muốn hậu quả đó xảy ra. 2. Người phạm tội nhận thức rõ hành vi của mình là nguy hiểm cho xã hội, thấy trước hậu quả của hành vi đó có thể xảy ra, tuy không mong muốn nhưng vẫn cố ý thực để mặc cho hậu quả xảy ra”. <p>Như vậy, cơ sở pháp lý hiện hành đã quy</p>

			<p>định rõ về hành động có ý. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>2. Lái xe gây tai nạn có ý bỏ chạy không thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe cơ giới. Trường hợp lái xe gây tai nạn có ý bỏ chạy nhưng đã thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe thì không thuộc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm.</p>	<p><u>ABIC, BIC:</u></p> <p>Đề nghị sửa đổi là “Lái xe gây tai nạn có ý bỏ chạy, không thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe cơ giới”. Lý do để ngăn chặn hành vi phi đạo đức lái xe gây tai nạn xong bỏ chạy, kể cả trường hợp do điều tra yêu cầu chủ xe bồi thường.</p> <p>Trường hợp để nguyên nội dung như Khoản 2, thì nên bỏ khoản này vì không có trường hợp nào trên thực tế thuộc điểm loại trừ này.</p> <p><u>AAA:</u></p> <p>Đề nghị điều chỉnh rõ ý hơn vì có thể hiểu theo nhiều cách.</p> <p><u>Liberty:</u> Làm rõ thêm thời điểm “đã thực hiện trách nhiệm dân sự” là tính theo thời điểm gửi yêu cầu bồi thường hay gửi Thông báo bồi thường.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>- Quy định này được kế thừa từ Khoản 2 Điều 13 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, Khoản 3 Điều 12 Thông tư số 22/2016/TT-BTC: “Lái xe gây tai nạn có ý bỏ chạy không thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe cơ giới”.</p> <p>- Thời gian qua, trong quá trình thực hiện một số DNBH đề nghị BTC hướng dẫn, có trường hợp sau tai nạn lái xe tự ý điều khiển xe rời khỏi hiện trường, không tham gia cứu người bị nạn. Lái xe đã đến bù thiệt hại với người bị thương và bị xử phạt vi phạm hành chính. BTC đã trả lời các DNBH thực hiện như dự thảo Nghị định. Do vậy, việc quy định nội dung này sẽ tạo cơ sở pháp lý rõ ràng cho DNBH thực hiện. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

<p>3. Lái xe chưa đủ độ tuổi điều khiển xe cơ giới theo quy định pháp luật về giao thông đường bộ; Lái xe không có Giấy phép lái xe. Trường hợp lái xe bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe có thời hạn hoặc không có thời hạn thì được coi là không có Giấy phép lái xe; Giấy phép lái xe hết hạn sử dụng tại thời điểm xảy ra tai nạn; Giấy phép lái xe không phù hợp đối với xe cơ giới bắt buộc phải có Giấy phép lái xe.</p>	<p>VBI, HHHVN: VBI có phát sinh một tranh chấp với Người được bảo hiểm do Người lái xe của Người được bảo hiểm đã có hành vi gian dối khai báo giảm 3 tuổi để đủ điều kiện khi xin đổi Giấy phép lái xe dẫn đến bị Sở giao thông vận tải thu hồi Giấy phép lái xe.</p> <p>Vì Nghị định 103/2008/NĐ-CP và Thông tư 22/2016/TT-BTC không quy định trường hợp loại trừ này. Đồng thời, do Quyết định thu hồi Giấy phép lái xe của Sở GTVT không ghi nhận cụ thể thời gian không có hiệu lực của Giấy phép lái xe cấp theo hồ sơ gian dối nên Tòa án đã chấp nhận hiệu lực của Giấy phép lái xe này tính đến trước ngày có Quyết định thu hồi.</p> <p>Do đó, VBI kiến nghị bổ sung nội dung loại trừ như sau: “<u>Trường hợp lái xe quá độ tuổi lái xe theo quy định hoặc độ tuổi không phù hợp với Giấy phép lái xe được cấp; hoặc Người lái xe có hành vi gian dối trong hồ sơ xin cấp, đổi Giấy phép lái xe</u>”.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đổi Khoản 3 Điều 12 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>“<u>Lái xe chưa đủ độ tuổi hoặc quá độ tuổi điều khiển xe cơ giới theo quy định pháp luật về giao thông đường bộ; Lái xe không có Giấy phép lái xe. Trường hợp lái xe bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe có thời hạn hoặc không có thời hạn thì được coi là không có Giấy phép lái xe; Giấy phép lái xe không hợp lệ (không do cơ quan có thẩm quyền cấp hoặc có số phôi ghi ở mặt sau không trùng với số phôi được cấp mới nhất trong hệ thống thông tin quản lý Giấy phép lái xe); Giấy phép lái xe hết hạn sử dụng tại thời điểm xảy ra tai nạn; Giấy phép lái xe không phù hợp đối với xe cơ giới bắt buộc phải có Giấy phép lái xe;</u>”</p>
	<p>BVTM, BIC:</p> <p>Đề nghị bổ sung điểm loại trừ: “<u>... Trường hợp lái xe bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe có thời hạn hoặc không có thời hạn, hoặc bị tạm giữ Giấy phép lái xe mà quá lịch hẹn của cơ quan công an nhưng lái xe không đến giải quyết thì được coi là</u></p>	

		<p>không có Giấy phép lái xe” và trường hợp “Giấy kiểm định an toàn kỹ thuật hết hạn”.</p> <p><u>MSIG, BHV:</u></p> <p>Đề nghị bổ sung loại trừ trách nhiệm bảo hiểm trong trường hợp Giấy Chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ không có, hết hiệu lực hoặc không hợp lệ.</p>	
		<p><u>Bảo Long:</u></p> <p>Khái niệm “Giấy phép lái xe không hợp lệ” còn chung chung. Đề nghị hướng dẫn để DNBH áp dụng được trên thực tế.</p>	
	<p>6. Chiến tranh, khủng bố, động đất.</p>	<p><u>Sở Tài chính Lạng Sơn:</u></p> <p>Đề nghị xem xét bổ sung như sau: 6. Chiến tranh, khủng bố, động đất thảm họa thiên nhiên</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:</p> <p>Động đất là một trong các thảm họa thiên nhiên. Trường hợp bỏ động đất thành thảm họa thiên nhiên thì làm tăng các trường hợp DNBH không bồi thường thiệt hại cho người được bảo hiểm. Điều này không phù hợp với mục đích bảo vệ lợi ích công cộng và an toàn xã hội của bảo hiểm bắt buộc.</p> <p>Vi vậy, BTC đề nghị giữ nguyên quy định tại dự thảo Nghị định.</p>

	<p>8. Thiệt hại về tài sản trường hợp lái xe điều khiển xe trong tình trạng có nồng độ cồn trong máu hoặc khí thở, sử dụng ma túy và chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật</p>	<p>Sở Tài chính Nghệ An:</p> <p>Đây là điểm mới so với Nghị định số 103/2008/NĐ-CP. Tuy nhiên, trường hợp sau khi có kết luận điều tra, giải quyết tai nạn giao thông xác định đây không phải là nguyên nhân gây tai nạn giao thông thì việc bồi thường bảo hiểm có được thực hiện. Đề nghị nghiên cứu nội dung này.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>8. Thiệt hại về tài sản do lái xe điều khiển xe mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn, sử dụng ma túy và chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật.</p>
		<p>VBI, BIC, OPES: Phạm vi được bảo hiểm của bên thứ ba theo Dự thảo Nghị định gồm: thân thể, tính mạng, tài sản.</p> <p>Tuy nhiên, khoản 8 Điều 12 chỉ áp dụng với thiệt hại về tài sản, không bao gồm thiệt hại về thân thể, tính mạng.</p> <p>Do đó, VBI kiến nghị nên loại trừ toàn bộ các thiệt hại của bên thứ ba đối với cả thiệt hại về tài sản và sức khoẻ, tính mạng.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>- Đây là bảo hiểm mang tính chính sách, ưu tiên bồi thường đối với thiệt hại về người, phù hợp với định hướng chính sách và thông lệ quốc tế.</p> <p>- Do đó, không tiếp thu ý kiến của VBI, BIC. Điểm loại trừ này chỉ áp dụng đối với thiệt hại với tài sản. Trường hợp thiệt hại về thân thể, tính mạng của bên thứ ba, hành khách, DNBBH giải quyết bồi thường theo quy định. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
		<p>UBATGTOG, BVTM, HHHVN:</p> <p>Đề nghị Ban soạn thảo hiệu chỉnh lại câu chữ của quy định này thành “điều khiển xe mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn”, phù hợp với Điều 5.6 Luật Phòng chống tác hại bia, rượu có hiệu lực từ ngày 1/1/2020.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi Khoản 8 Điều 12 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>8. Thiệt hại về tài sản do lái xe điều khiển xe mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn, sử dụng ma túy và chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật.</p>

	<p>Liberty: Việc chứng minh có chấu kích thích cần những bằng chứng cụ thể gì (chỉ cần bằng chứng khách quan hay bắt buộc phải có kết luận của cơ quan có thẩm quyền?)</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Các điểm loại trừ trách nhiệm bảo hiểm đều phải có bằng chứng chứng minh trước khi xem xét, giải quyết bồi thường. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>Bảo Long: Đề nghị xem xét hướng xử lý đối với trường hợp lái xe không chấp hành yêu cầu kiểm tra về nồng độ cồn, chất kích thích của cơ quan công an nhưng không chấp hành và nộp phạt để DNBH có căn cứ loại trừ trách nhiệm bảo hiểm.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: - Đối với điều khiển xe ô tô, theo quy định tại Khoản 10 Điều 5 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP: “10. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với người điều khiển xe thực hiện một trong các hành vi vi phạm sau đây: b) Không chấp hành yêu cầu kiểm tra về nồng độ cồn của người thi hành công vụ”.</p> <p>- Đối với người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy (kể cả xe máy điện), các loại xe tương tự xe mô tô và các loại xe tương tự xe gắn máy theo quy định tại Điểm g, Khoản 8 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP: “g) Không chấp hành yêu cầu kiểm tra về nồng độ cồn của người thi hành công vụ”.</p> <p>Các DNBH phối hợp và thực hiện theo quy định pháp luật hiện hành. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

		<p><u>BHV:</u> Đề nghị bổ sung loại trừ: “Lái xe đi vào đường cấm, khu vực cấm, biển cấm, đường ngược chiều (đối với đường một chiều), không đi theo chiều bên phải theo chiều đi của mình (đối với đường hai chiều), vượt đèn đỏ hoặc không chấp hành hiệu lệnh của người điều khiển giao thông.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Bảo hiểm TNDL bắt buộc của chủ xe cơ giới là bảo hiểm mang tính chính sách, việc bổ sung các điểm loại trừ sẽ không phù hợp với định hướng chính sách và thông lệ quốc tế. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>Điều 13. Nguyên tắc bồi thường 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 số tiền mà chủ xe cơ giới đã bồi thường hoặc sẽ phải bồi thường cho người bị thiệt hại.</p>	<p><u>MSIG:</u> Đề nghị sửa đổi như sau: “<i>Khi tai nạn xảy ra, ... sẽ phải bồi thường cho người bị thiệt hại dựa trên thiệt hại thực tế bảo hiểm phát sinh và hồ sơ bồi thường hợp lý, hợp lệ</i>”, tránh trường hợp chủ xe cơ giới bồi thường cho bên thứ 3 quá thiệt hại thực tế mà doanh nghiệp bảo hiểm vẫn phải bồi thường.</p> <p><u>AAA:</u> Đề nghị sửa thành: Khi tai nạn xảy ra, ... doanh nghiệp bảo hiểm phải bồi thường cho chủ xe cơ giới số tiền <u>hợp lý</u> mà chủ xe cơ giới đã bồi thường hoặc sẽ phải bồi thường cho người bị thiệt hại.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Ý kiến này của MSIG, AAA đã được quy định tại Điểm b, Khoản 3 Điều 13 dự thảo Nghị định: <i>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.</i> Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
		<p><u>BIC:</u> Kiến nghị bổ sung thêm hoặc làm rõ có tính khấu hao hay không khấu hao tài sản.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Thiệt hại tài sản xác định theo thiệt hại thực tế. Việc xác định thuộc nghiệp vụ của Doanh nghiệp bảo hiểm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

	<p>Trường hợp chủ xe cơ giới chết hoặc bị thương tật toàn bộ vĩnh viễn, doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường trực tiếp cho người bị thiệt hại.</p>	<p><u>BVTM, PAC:</u> Dựa trên thực tiễn triển khai sản phẩm, BVTM nhận định không có cơ sở rõ ràng để xác định tình trạng “<i>bị thương tật toàn bộ vĩnh viễn</i>” của chủ xe cơ giới, do đó đề nghị Ban soạn thảo điều chỉnh quy định thành: “<i>bị suy giảm khả năng lao động hoặc thương tật từ 81% trở lên</i>”, áp dụng cho cả trường hợp của chủ xe cơ giới hoặc lái xe.</p>	<p>Nhiều trường hợp thương tật toàn bộ vĩnh viễn những vẫn có khả năng để xác lập, thực hiện giao dịch dân sự (Quy định của Bộ Luật dân sự đối với các trường hợp mất năng lực hành vi dân sự, trẻ em dưới 6 tuổi, giao dịch dân sự phải do người đại diện theo pháp luật xác lập, thực hiện theo Điều 21, 22 Bộ Luật Dân sự). BTC đã sửa đổi Khoản 1 Điều 13 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p><i>Trường hợp người được bảo hiểm chết, mất năng lực hành vi dân sự, doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường trực tiếp cho người bị thiệt hại hoặc đại diện hợp pháp của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại đã chết, mất năng lực hành vi dân sự hoặc người chưa đủ sáu tuổi).</i></p>
		<p><u>MSIG:</u> Đề nghị sửa đổi Khoản 1 Điều 13 như sau: “<i>Trường hợp chủ xe cơ giới chết hoặc bị thương tật toàn bộ vĩnh viễn, doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường trực tiếp cho người bị thiệt hại hoặc đại diện hợp pháp của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại đã chết)</i>”.</p>	
<p>2. Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường ngay tới đa 30% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định đối với thiệt hại về thân thể, tính mang trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng.</p>	<p><u>Sở Tài chính Kon Tum:</u> Đề nghị sửa đổi thành: “2. Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường ngay tới thiểu 30% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định...”</p> <p><u>Sở Tài chính Hải Phòng:</u> Đề nghị bỏ cụm từ “tối đa”</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, Bộ Tài chính đã sửa đổi như sau:</p> <p>2. Trong vòng 3 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo của chủ xe cơ giới về vụ tai nạn, doanh nghiệp bảo hiểm phải tạm ứng bồi thường đối với thiệt hại về người, cụ thể:</p> <p>a) 30% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/1 người/1 vụ đối với trường hợp tử vong;</p> <p>b) 10% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy</p>	

		<p>định/1 người/1 vụ đối với các trường hợp tổn thương bộ phận được điều trị tại phòng cấp cứu theo quy định pháp luật về y tế.</p> <p>- Trong các trường hợp thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm, hoàn trả doanh nghiệp bảo hiểm khoản tiền tạm ứng bồi thường vượt mức bồi thường bảo hiểm theo quy định tại Khoản 3 Điều 13 Nghị định này”.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi Khoản 2 Điều 13 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>2. Trong vòng 3 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo của chủ xe cơ giới về vụ tai nạn, doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường, cụ thể:</p> <p>- 30% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/ 1 người/ 1 vụ đối với các trường hợp tử vong;</p> <p>- 10% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/ 1 người/ 1 vụ đối với các trường hợp tổn thương bộ phận được điều trị cấp cứu theo phân loại, chỉ định của cơ sở khám chữa bệnh được thành lập và hoạt động hợp pháp.</p>
		<p>ABIC:</p> <p>Đề nghị sửa đổi là “...đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng của bên thứ 3, hành khách trong các vụ tai nạn giao thông...”. Lý do quy định cụ thể các đối tượng thuộc nghiệp vụ được tạm ứng.</p>	
		<p>UIC, Liberty, HHHBVN: Đề nghị sửa là:</p> <p>2. Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường ngay tối đa 30% .. trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng căn cứ theo <u>Biên bản tai nạn của cơ quan công an</u>”.</p>	

		<p><u>UIC, AAA, OPES:</u></p> <p>Đề nghị bổ sung căn cứ xác định thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng.</p>	
		<p><u>MSIG:</u></p> <p>Đề nghị quy định cụ thể 30% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng kể cả khi chưa xác định được trách nhiệm bồi thường.</p> <p>Bổ sung quy định về thời hạn bồi thường và việc tạm ứng phụ thuộc vào tiến độ giải quyết và kết luận từ phía cơ quan công an. Ngoài ra, đề nghị bổ sung hướng dẫn về hồ sơ bồi thường tối thiểu khi tạm ứng; xác định mức độ lỗi và trách nhiệm bảo hiểm của đơn bảo hiểm trong trường hợp này. Đề xuất không phải tạm ứng bồi thường trong trường hợp nhiều xe cơ giới (tham gia bảo hiểm tại nhiều công ty bảo hiểm khác nhau...) gây tai nạn và chưa thể xác định lỗi hoặc lỗi nằm ngoài phạm vi bảo hiểm.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đổi Khoản 2 Điều 13 dự thảo Nghị định.</p> <p>Về ý kiến của MSIG đề xuất không phải tạm ứng bồi thường trong trường hợp nhiều xe cơ giới (tham gia bảo hiểm tại nhiều công ty bảo hiểm khác nhau...) gây tai nạn và chưa thể xác định lỗi hoặc lỗi nằm ngoài phạm vi bảo hiểm, tại Khoản 4 Điều 18 dự thảo Nghị định đã có quy định trong trường hợp thiệt hại không thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm, DNBH có quyền yêu cầu Quỹ bảo hiểm xe cơ giới hoàn trả số tiền mà doanh nghiệp bảo hiểm đã tạm ứng bồi thường.</p>

<p>3. Mức bồi thường bảo hiểm:</p> <p>a) 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 theo quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này hoặc theo thoả thuận (nếu có) giữa chủ xe cơ giới và người bị thiệt hại hoặc đại diện hợp pháp của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại đã chết) ...</p>	<p><u>ABIC, HHHBVN:</u></p> <p>Đề nghị sửa đổi là “...hoặc đại diện của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại đã chết, bị tâm thần, trẻ vi thành niên...)...”.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đổi điểm a Khoản 3 Điều 13 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>“a) <u>Mức bồi thường cụ thể cho từng loại thương tật, thiệt hại về người được xác định theo ... hoặc đại diện hợp pháp của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại đã chết, mất năng lực hành vi dân sự hoặc người chưa đủ sáu tuổi)...</u>”</p>
<p>Trường hợp nhiều xe cơ giới gây tai nạn dẫn đến các thiệt hại về người, mức bồi thường được xác định theo mức độ lỗi của chủ xe cơ giới nhưng tổng mức bồi thường không vượt quá mức trách nhiệm bảo hiểm.</p>	<p><u>MSIG:</u></p> <p>Đề xuất doanh nghiệp bảo hiểm có thể đàm phán và tự quyết với người được bảo hiểm và bên thứ ba về mức độ lỗi làm cơ sở giải quyết bồi thường.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, Bộ Tài chính điều chỉnh dự thảo Nghị định theo hướng giảm nhẹ gánh nặng cho chủ xe lái xe, phát huy tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm của DNBH, cụ thể:</p> <p>- Sửa Khoản 4 Điều 14 như sau: <u>Bản sao các tài liệu liên quan của cơ quan có thẩm quyền do doanh nghiệp bảo hiểm thu thập trong các vụ tai nạn gây tử vong đối với hành khách và bên thứ ba.</u></p> <p>- Bổ sung Khoản 5 Điều 14 cụ thể như sau: <u>“5. Biên bản giám định xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất được thông nhất giữa các bên”.</u></p> <p>- Sửa Khoản 5 Điều 14 của dự thảo Nghị định thành Khoản 6 Điều 14.</p> <p>Theo đó, trường hợp không có tài liệu của cơ quan có thẩm quyền, biên bản giám định xác định căn cứ lỗi để làm cơ sở giải quyết bồi thường.</p>

<p>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 đối với các đối tượng thuộc bên thứ ba bằng 50% mức bồi thường quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này.</p>	<p>1. BVTM: DNBH có thể hiểu rằng, trong các trường hợp:</p> <p>(i) Lỗi hoàn toàn hoặc lỗi một phần của NĐBH (CXCG, Lái xe); hoặc</p> <p>(ii) Không có cơ sở, văn bản xác định lỗi của NĐBH và Bên thứ ba</p> <p>DNBH phải chi trả 100% mức bồi thường theo quy định cho Bên thứ ba là đúng theo quy định của Dự thảo hay không?</p> <p>Rất nhiều trường hợp Cơ quan Công an yêu cầu các bên tự thỏa thuận đủ tình huống được NĐBH nhận định là lỗi 100% của bên thứ ba. Tuy nhiên vì cơ quan Công an yêu cầu các bên thỏa thuận nên sẽ không có biên bản Công an, đồng nghĩa với việc không có "<i>cơ quan thẩm quyền xác định nguyên nhân do lỗi hoàn toàn của bên thứ ba</i>", vậy hướng xử lý các vụ việc này như thế nào?</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Điều a Khoản 3 Điều 13 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p><i>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 đối với các đối tượng thuộc bên thứ ba bằng 50% mức bồi thường quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này hoặc theo thỏa thuận (nếu có) giữa người được bảo hiểm và người bị thiệt hại hoặc đại diện hợp pháp của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại đã chết, mất năng lực hành vi dân sự hoặc người chưa đủ sáu tuổi) nhưng không vượt quá 50% mức bồi thường quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này.</i></p>
	<p>2. VNI: Để tránh trường hợp chủ xe gây tai nạn chỉ bồi thường vài chục triệu đồng, nhưng lại được DNBH bồi thường 50% mức trách nhiệm, vì vậy đề nghị sửa như sau:</p> <p><i>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 đối với các đối tượng thuộc bên thứ ba <u>tối đa</u> bằng 50% mức bồi thường...</i></p>	

<p>b) 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.</p>	<p>VBI, HHHVN: Trên thực tế, VBI đã gặp các vụ tổn thất mà Kết luận của cơ quan có thẩm quyền (Cơ quan cảnh sát điều tra Công an) không xác định rõ mức độ lỗi của các bên tham gia giao thông.</p> <p>Do vậy, VBI kiến nghị trường hợp không có kết luận của cơ quan có thẩm quyền hoặc kết luận của cơ quan có thẩm quyền không nêu rõ về mức độ lỗi của các bên tham gia giao thông thì sẽ xác định theo nguyên nhân và mức độ thiệt hại của vụ tai nạn, do doanh nghiệp bảo hiểm thu thập, xem xét và đánh giá hoặc thông qua đơn vị giám định độc lập.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, Bộ Tài chính điều chỉnh dự thảo Nghị định theo hướng giảm nhẹ gánh nặng cho chủ xe lái xe, phát huy tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm của DNBH, cụ thể:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sửa Khoản 4 Điều 14 như sau: <u>Bản sao các tài liệu liên quan của cơ quan có thẩm quyền do doanh nghiệp bảo hiểm thu thập trong các vụ tai nạn gây tử vong đối với hành khách và bên thứ ba.</u> - Bổ sung Khoản 5 Điều 14 cụ thể như sau: <u>5. Biên bản giám định xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất được thống nhất giữa các bên.</u> - Sửa Khoản 5 Điều 14 của dự thảo Nghị định thành Khoản 6 Điều 14. <p>Theo đó, trường hợp tài liệu của cơ quan có thẩm quyền không xác định rõ, DNBH căn cứ biên bản giám định, trường hợp cần thiết có thể trưng cầu giám định độc lập được thống nhất giữa các bên để giải quyết bồi thường.</p>
	<p>ABIC, Bảo Long: Tại Điểm b Khoản 3 quy định mức bồi thường cụ thể đối với thiệt hại về tài sản được xác định theo thiệt hại thực tế (thiệt hại đã tính toán mức khấu hao). Tuy nhiên, Khoản 3 chưa quy định cụ thể nguyên tắc áp dụng, đề xuất quy định giao Bộ Tài chính hướng dẫn về nguyên tắc áp dụng khấu hao tài sản.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Thiệt hại tài sản xác định theo thiệt hại thực tế. Việc xác định thuộc nghiệp vụ của Doanh nghiệp bảo hiểm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

<p>5. Trường hợp chủ xe cơ giới đồng thời tham gia nhiều hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự cùng một xe cơ giới, số tiền bồi thường chỉ được tính theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên.</p>	<p>Sở Tài chính Kon Tum:</p> <p>Đề nghị bỏ Khoản này vì không phù hợp với Khoản 2 Điều 5 dự thảo Nghị định: “<i>Chủ xe cơ giới không được đồng thời tham gia hai hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự trở lên cho cùng một xe cơ giới</i>”.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Khoản 5 Điều 13 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p><i>5. Trường hợp nhiều hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự được giao kết cho cùng một xe cơ giới, số tiền bồi thường chỉ được giải quyết theo hợp đồng bảo hiểm giao kết đầu tiên. Các hợp đồng bảo hiểm còn lại là vô hiệu, doanh nghiệp bảo hiểm phải hoàn lại cho bên mua bảo hiểm số phí bảo hiểm đã đóng, sau khi trừ đi các chi phí hợp lý có liên quan, nhưng không được thấp hơn 70% phần phí bảo hiểm tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm mà bên mua bảo hiểm đã đóng phí bảo hiểm.</i></p>
	<p>Bộ Tư pháp:</p> <p>Việc tham gia nhiều hợp đồng bảo hiểm là nhu cầu và quan hệ dân sự giữa bên tham gia và doanh nghiệp bảo hiểm, do vậy, để bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của bên tham gia bảo hiểm, đề nghị cơ quan soạn thảo giải trình rõ lý do của việc lựa chọn “hợp đồng bảo hiểm đầu tiên” quy định tại dự thảo Nghị định.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính giải trình như sau:</p> <p>Quy định này kế thừa từ Khoản 5 Điều 14 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP.</p> <p>Theo quy định tại Khoản 4 Điều 13 dự thảo Nghị định, DNBH không có trách nhiệm bồi thường phần vượt mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định. Như vậy, dù chủ xe cơ giới tham gia nhiều hợp đồng bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, nhưng khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, chủ xe cơ giới cũng chỉ được giải quyết tối đa bằng mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định (trừ trường hợp tham gia hợp đồng bảo hiểm tự nguyện).</p> <p>Tuy nhiên, với quy định hiện hành các DNBH gặp khó khăn trong việc xác định hợp</p>

			<p>đồng bảo hiểm đầu tiên. Vì vậy, dự thảo Nghị định sửa đổi dự thảo Nghị định theo hướng số tiền bồi thường chỉ được tính theo hợp đồng bảo hiểm giao kết đầu tiên.</p>
		<p><u>VBL, BIC:</u> Đề xuất sửa đổi thành “<i>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, số tiền bồi thường chỉ được giải quyết và tính theo hợp đồng bảo hiểm có hiệu lực đầu tiên</i>”.</p> <p><u>MIC:</u> Đề nghị làm rõ hợp đồng bảo hiểm đầu tiên theo ngày giao kết HDBH/Cấp GCNBH hay ngày hiệu lực bảo hiểm.</p> <p><u>OPES:</u> Đề nghị bổ sung quy định DNBH có phải hoàn phí không?</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Khoản 5 Điều 13 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p><i>5. Trường hợp nhiều hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự được giao kết cho cùng một xe cơ giới, số tiền bồi thường chỉ được giải quyết theo hợp đồng bảo hiểm giao kết đầu tiên. Các hợp đồng bảo hiểm còn lại là vô hiệu, doanh nghiệp bảo hiểm phải hoàn lại cho bên mua bảo hiểm số phí bảo hiểm đã đóng, sau khi trừ đi các chi phí hợp lý có liên quan, nhưng không được thấp hơn 70% phần phí bảo hiểm tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm mà chủ xe cơ giới đã đóng phí bảo hiểm.</i></p>
		<p><u>MSIG:</u> Đề nghị bổ sung hướng dẫn việc xác định đơn bảo hiểm đầu tiên trong 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.</p>	

	<p><u>MSIG:</u> Đề nghị bổ sung cơ sở bồi thường thiệt hại về tài sản đối với bên thứ ba theo giá trị thực tế tổn thất tại thời điểm xảy ra tổn thất.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Điểm b, Khoản 3 Điều 13 dự thảo Nghị định đã có quy định mức bồi thường đối với thiệt hại về tài sản theo thiệt hại thực tế. Như vậy, đã có đủ cơ sở pháp lý về bồi thường thiệt hại về tài sản đối với bên thứ ba. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p><u>Bảo Việt:</u> Đề nghị bổ sung Khoản 6 như sau: “6. Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm mà khách hàng không thông báo và nộp thêm phí dẫn đến thiếu phí so với quy định thì số tiền bồi thường về tài sản sẽ được tính theo tỉ lệ giữa phí thực nộp và phí phải nộp theo quy định”.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Dự thảo Nghị định đã có quy định chế tài đối với trường hợp không thông báo khi có sự thay đổi về cơ sở để tính phí dẫn đến làm tăng rủi ro (Điều 18. Quyền của doanh nghiệp bảo hiểm). Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
<p>Điều 14. Hồ sơ bồi thường</p>	<p><u>Sở Tài chính Nam Định:</u> Đề nghị xem xét đơn giản hóa hồ sơ bồi thường do quy định quá nhiều loại giấy tờ, nhiều cơ quan liên quan, thủ tục quá phức tạp, gây nhiều khó khăn, nhiều trường hợp không thể thực hiện được. <u>UBATGTOG:</u> Đề nghị quy định vai trò chủ động của doanh nghiệp bảo hiểm trong việc thu thập hồ sơ bồi thường.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, dự thảo Nghị định đã sửa đổi theo hướng giảm nhẹ gánh nặng cho chủ xe lái xe, phát huy tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm của DNBH, đẩy nhanh quá trình giải quyết bồi thường, quy định rõ trách nhiệm thu thập hồ sơ bồi thường của từng bên tại mỗi đầu mục tài liệu.</p>

	<p>MIC: Đề nghị sửa như sau:</p> <p><i>Doanh nghiệp bảo hiểm ... chịu trách nhiệm trước pháp luật về tính chính xác, đầy đủ, hợp lệ do doanh nghiệp bảo hiểm thu thập của hồ sơ bồi thường.</i></p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>DNBH là tổ chức chịu trách nhiệm đối với hồ sơ bồi thường trước pháp luật. Quy định này giúp DNBH chủ động xem xét, đánh giá tính hợp lệ của các tài liệu hồ sơ do bên mua bảo hiểm cung cấp, góp phần phòng chống trục lợi bảo hiểm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
<p>1. Tài liệu liên quan đến xe, lái xe (<u>Bản sao có xác nhận của doanh nghiệp bảo hiểm sau khi đã đối chiếu với bản chính</u>) do bên mua bảo hiểm cung cấp:</p> <p>a) Giấy đăng ký xe. b) Giấy phép lái xe.</p>	<p>Sở Tài chính Kon Tum:</p> <p>Đề nghị sửa thành “<u>Giấy đăng ký xe hoặc bản sao chứng thực Giấy đăng ký xe kèm bản gốc Giấy biên nhận của tổ chức tin dụng còn hiệu lực, thay cho bản chính Giấy đăng ký xe trong thời gian tổ chức tin dụng giữ bản chính Giấy đăng ký xe</u>” cho phù hợp với khoản 13 Điều 80 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Điều a Khoản 1 Điều 14 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>a) <u>Giấy đăng ký xe hoặc chứng từ chuyển quyền sở hữu xe và chứng từ nguồn gốc xe (trường hợp không có giấy đăng ký xe) hoặc bản sao chứng thực Giấy đăng ký xe kèm bản gốc Giấy biên nhận của tổ chức tin dụng còn hiệu lực, thay cho bản chính Giấy đăng ký xe trong thời gian tổ chức tin dụng giữ bản chính Giấy đăng ký xe.</u></p>
	<p>ABIC, HHHVN:</p> <p>Đề nghị sửa là “...(Bản sao công chứng, bản sao có xác nhận của doanh nghiệp bảo hiểm sau khi đã đối chiếu với bản chính)...”.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Khoản 1 Điều 14 dự thảo Nghị định:</p> <p>1. <u>Tài liệu liên quan đến xe, người lái xe (Bản sao công chứng hoặc Bản sao có xác nhận của doanh nghiệp bảo hiểm sau khi đã đối chiếu với bản chính) do bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm cung cấp</u></p>

	<p>c) Giấy chứng minh nhân dân hoặc Hộ chiếu các giấy tờ tùy thân khác của lái xe.</p>	<p>Bộ Công an: Đề nghị bổ sung thêm Thẻ căn cước công dân cho đầy đủ hơn</p> <p>BSH, VASS: Đề nghị bổ sung “Thẻ căn cước công dân”.</p> <p>ABIC: Các chứng từ “Giấy chứng minh nhân dân hoặc Hộ chiếu hoặc các giấy tờ tùy thân khác của lái xe” không thực sự liên quan đến quá trình giải quyết hồ sơ tai nạn, đề xuất quy định là (nếu có).</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã bổ sung tại dự thảo Nghị định như sau: c) <u>Giấy chứng minh nhân dân/Thẻ căn cước công dân hoặc Hộ chiếu hoặc các giấy tờ tùy thân khác của lái xe.</u></p>
	<p>d) Giấy chứng nhận bảo hiểm.</p>	<p>ABIC: Đề xuất điều chỉnh “Giấy chứng nhận bảo hiểm (nếu có).</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Bản sao Giấy CNBH là tài liệu cơ bản của hồ sơ bồi thường. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Giấy chứng thương. b) Giấy ra viện. c) Giấy chứng nhận phẫu thuật. d) Hồ sơ bệnh án. 	<p><u>UBATGTQG:</u></p> <p>Đề nghị Nghị định bổ sung quy định rõ trách nhiệm của cơ sở y tế nơi cấp cứu và điều trị cho nạn nhân tai nạn giao thông, trách nhiệm của cơ quan Công an chủ trì điều tra vụ tai nạn giao thông trong việc cung cấp các tài liệu liên quan theo yêu cầu của Hồ sơ bồi thường; quy định trách nhiệm của cơ sở sửa chữa phương tiện bị hư hại trong vụ TNGT trong việc cung cấp hoá đơn, chứng từ hợp lệ về việc sửa chữa, thay mới phụ tùng, tài sản bị thiệt hại; quy định doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm chủ trì hoàn thiện hồ sơ, giải quyết bồi thường, phòng chống gian lận bảo hiểm.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Tại Điều 35 dự thảo Nghị định đã quy định trách nhiệm của Bộ Y tế: <i>Chỉ đạo các cơ sở y tế Trung ương và địa phương trong việc cung cấp các bản sao hồ sơ bệnh án, các tài liệu liên quan đến việc cấp cứu, chữa trị các nạn nhân bị tai nạn về giao thông đường bộ để tạo điều kiện cho doanh nghiệp bảo hiểm nhanh chóng hoàn thiện hồ sơ bồi thường, đảm bảo quyền lợi cho người tham gia bảo hiểm.</i> Đồng thời, Điều 14 dự thảo Nghị định đã quy định rõ DNBH có trách nhiệm phối hợp các bên thu thập hồ sơ bồi thường và chịu trách nhiệm về tính chính xác, đầy đủ, hợp lệ của hồ sơ bồi thường.</p>
	<p><u>đ)</u> Giấy chứng từ (trong trường hợp nạn nhân tử vong).</p>	<p><u>VBI:</u></p> <p>Trên thực tế, có nhiều trường hợp bên mua bảo hiểm rất khó có thể cung cấp được Giấy chứng từ và phải được gia đình nạn nhân cung cấp thì bên mua bảo hiểm mới có thể có được. Do vậy, để nhanh chóng giải quyết các quyền lợi bảo hiểm cho bên thứ ba, VBI đề xuất bổ sung điểm đ, khoản 2 Điều 14 như sau:</p> <p><i>“đ) Giấy chứng từ hoặc các Giấy tờ khác do cơ quan công an cấp có ghi nhân viên tử vong của nạn nhân (trong trường hợp nạn nhân tử vong)”.</i></p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Điều đ Khoản 2 Điều 14 như sau:</p> <p><i>“đ) Giấy chứng từ/Trích lục khai tử hoặc các Giấy tờ khác do cơ quan công an cấp có ghi nhân viên tử vong của nạn nhân (trong trường hợp nạn nhân tử vong)”.</i></p>

		<p>ABIC: Đề nghị sửa là “Giấy chứng từ hoặc biên bản khám nghiệm tử thi (trong trường hợp nạn nhân tử vong)”.</p> <p>BHV: Đề nghị sửa “Trích lục khai tử” cho phù hợp với Thông tư số 15/2015/TT-BTP.</p>	
		<p>BVTM: Đề nghị Ban soạn thảo bổ sung thêm yêu cầu về tài liệu sau: hóa đơn các chi phí (bản gốc) cùng các chứng từ kèm theo như toa thuốc, phiếu chỉ định xét nghiệm, kết quả xét nghiệm v.v... (bản sao).</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Nguyên tắc bồi thường bảo hiểm theo quy định cụ thể tại Điểm a Khoản 3 Điều 13 dự thảo Nghị định theo hướng bồi thường theo tỷ lệ thương tật hoặc thỏa thuận (tối đa không quá mức bồi thường theo tỷ lệ thương tật), do đó không cần thiết phải yêu cầu quá chi tiết hóa đơn, chứng từ. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
<p>3. Tài liệu chứng minh thiệt hại về tài sản do bên mua bảo hiểm cung cấp:</p> <p>a) Hóa đơn, chứng từ hợp lệ về việc sửa chữa, thay mới tài sản bị thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra do chủ xe thực hiện tại các cơ sở do doanh nghiệp bảo hiểm chỉ định hoặc được sự đồng ý của doanh nghiệp bảo hiểm (trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm thực hiện sửa chữa, khắc phục thiệt hại, doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm thu thập giấy tờ này).</p> <p>b) Các giấy tờ chứng minh chi phí</p>	<p>VBI, ABIC:</p> <p>Theo quy định tại Điều 47 Luật Kinh doanh bảo hiểm, các hình thức bồi thường tài sản bao gồm: (i) sửa chữa tài sản bị thiệt hại; (ii) thay thế tài sản bị thiệt hại bằng tài sản khác; (iii) trả tiền bồi thường.</p> <p>Tuy nhiên, khoản 3 Điều 14 chỉ đang quy định về tài liệu chứng minh cho trường hợp (i) và (ii), đối với trường hợp Bên mua bảo hiểm thỏa thuận với bên thứ ba bồi thường bằng tiền đối với các thiệt hại về tài sản (không có hóa đơn, chứng từ sửa chữa thay mới) thì chưa có quy định.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Điểm a, Khoản 3 Điều 14 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>a) <u>Hóa đơn, chứng từ hợp lệ về việc sửa chữa, thay mới tài sản bị thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra (trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm thực hiện sửa chữa, khắc phục thiệt hại, doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm thu thập giấy tờ này).</u></p>	

<p>cần thiết và hợp lý mà chủ xe đã chi ra để giảm thiểu tổn thất hay để thực hiện theo chỉ dẫn của doanh nghiệp bảo hiểm.</p>	<p>Do vậy, VBI kiến nghị bổ sung thêm Giấy thỏa thuận bồi thường bằng tiền giữa các bên có xác nhận của Công an/Cơ quan địa phương, biên bản giám định thiệt hại do Doanh nghiệp bảo hiểm lập đảm bảo tính linh hoạt trong việc giải quyết bồi thường đồng thời phù hợp với Luật Kinh doanh bảo hiểm.</p>	
<p>4. Bản sao các tài liệu liên quan của cơ quan có thẩm quyền về vụ tai nạn (áp dụng đối với vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng theo quy định của Bộ Công an) do doanh nghiệp bảo hiểm thu thập tài liệu:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Biên bản khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn. b) Sơ đồ hiện trường, bản ảnh (nếu có). c) Biên bản khám nghiệm phương tiện liên quan đến tai nạn. d) Thông báo sơ bộ kết quả điều tra ban đầu vụ tai nạn giao thông. 	<p>Bộ Công an: Đề nghị sửa như sau:</p> <p><i>Bản sao các tài liệu liên quan của cơ quan có thẩm quyền về vụ tai nạn do doanh nghiệp bảo hiểm thu thập gồm: Thông báo sơ bộ kết quả điều tra ban đầu vụ tai nạn giao thông hoặc thông báo kết luận điều tra, giải quyết vụ tai nạn giao thông (khi đã kết thúc điều tra) kèm theo một số ảnh khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm phương tiện liên quan đến tai nạn.</i></p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi khoản 4 Điều 14 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p><i>4. Bản sao các tài liệu liên quan của cơ quan có thẩm quyền do doanh nghiệp bảo hiểm thu thập trong các vụ tai nạn gây tử vong đối với hành khách và bên thứ ba, gồm:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a) Biên bản khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn; b) Sơ đồ hiện trường, bản ảnh (nếu có); c) Biên bản khám nghiệm phương tiện liên quan đến tai nạn; d) Thông báo sơ bộ kết quả điều tra ban đầu vụ tai nạn giao thông hoặc thông báo kết luận điều tra, giải quyết vụ tai nạn giao thông (khi đã kết thúc điều tra).

		<p><u>Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam</u></p> <p>Cần có định nghĩa rõ ràng về vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng theo quy định của Bộ Công an để đơn vị tham gia bảo hiểm biết để thực hiện khi xảy ra các vụ tai nạn như trên, đồng thời cần quy định rõ trách nhiệm cung cấp tài liệu của cơ quan công an trực tiếp cho DNBH mà không thông qua các đương sự liên quan đến vụ tai nạn nhằm đảm bảo hiệu quả công tác phòng chống gian lận bảo hiểm.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC điều chỉnh dự thảo Nghị định theo hướng giảm nhẹ gánh nặng cho chủ xe lái xe, phát huy tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm của DNBH, cụ thể:</p> <p>- Sửa Khoản 4 Điều 14 như sau: <u>Bản sao các tài liệu liên quan của cơ quan có thẩm quyền do doanh nghiệp bảo hiểm thu thập trong các vụ tai nạn gây tử vong đối với hành khách và bên thứ ba</u></p> <p>- Bổ sung Khoản 5 Điều 14 cụ thể như sau: “5. Biên bản giám định xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất được thống nhất giữa các bên”.</p> <p>- Sửa Khoản 5 Điều 14 của dự thảo Nghị định thành Khoản 6 Điều 14</p> <p>Đồng thời, <u>bổ sung quy định về giám định thiệt hại theo hướng kế thừa quy định tại Điều 11 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.</u></p>
		<p><u>BVTM, XTI:</u> a) Công ty đã tìm hiểu và xác định quy định hiện hành duy nhất áp dụng là <u>Thông tư 58/2009/TT-BCA ngày 28/10/2009 quy định và hướng dẫn thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về TNGT.</u> Để đảm bảo cách hiểu thống nhất, đề nghị Ban soạn thảo có hướng dẫn, xác nhận chính thức về việc sẽ áp dụng văn bản này, hỗ trợ các DNBH có cơ sở giải thích với Khách hàng. Đưa ra các hạn mức về số tiền thiệt hại đối với từng mức.</p>	

		<p><u>BVTM:</u> Căn cứ theo quy định về giám định y khoa, người bị thương tích phải sau một thời gian mới có thể đi giám định tỷ lệ thương tật. Sau đó, DNBH mới xác định được loại tai nạn giao thông cùng việc có phải thu thập tài liệu của Cơ quan Công an nữa hay không. Như vậy, thời gian xác minh vụ việc sẽ kéo dài và thậm chí gây ảnh hưởng đến quyền lợi của Bên thứ ba. Do vậy, BVTM đề nghị Ban Soạn thảo cân nhắc về điểm này, thay vào đó có thể áp dụng kế thừa quy định hiện nay của Thông tư 22 (trường hợp Cơ quan có thẩm quyền không thể cung cấp và vụ tai nạn liên quan đến vật chất từ một hạn mức cụ thể).</p>
		<p><u>OPES:</u> Đề nghị bổ sung quy định cho phép DNBH chủ động hướng dẫn hồ sơ bồi thường trong trường hợp vụ việc tai nạn không có cơ quan công an giải quyết.</p>
		<p><u>BVTM, MSIG:</u> Trên cơ sở thực tiễn làm việc với cơ quan có thẩm quyền về vụ tai nạn, BVTM kiến nghị nên sửa đổi về trách nhiệm cung cấp theo hướng: <u>Bên mua bảo hiểm, NĐBH lập giấy ủy quyền cho DNBH làm việc với cơ quan công an, sao chụp tài liệu, bên được DNBH ủy quyền thu thập tài liệu....</u></p>

		<p><u>BIC, HHHVN, Liberty, XTI:</u></p> <p>Đề nghị bổ sung quy định đối với các trường hợp dưới mức nghiêm trọng, trường hợp không có hồ sơ pháp lý. Nếu không có hồ sơ thì DNBH xác định mức độ lỗi theo tài liệu nào và do cơ quan/đơn vị nào thực hiện.</p>
	<p>a) Biên bản khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn.</p> <p>b) Sơ đồ hiện trường, bản ảnh (nếu có).</p> <p>c) Biên bản khám nghiệm phương tiện liên quan đến tai nạn.</p> <p>d) Thông báo sơ bộ kết quả điều tra ban đầu vụ tai nạn giao thông.</p>	<p><u>VBI:</u> Thực tế, có trường hợp cơ quan có thẩm quyền không cung cấp/từ chối cung cấp các tài liệu trong hồ sơ bồi thường với lý do hồ sơ đã được chuyển sang Viện kiểm sát hoặc Toà án để giải quyết, truy tố lái xe theo quy định của pháp luật, khiến các DNBH khó khăn trong việc giải quyết bồi thường cho Người được bảo hiểm.</p> <p>Do đó, đề nghị bổ sung quy định trong trường hợp nếu có Bản án có hiệu lực pháp luật của Toà án đã xác định được kết luận điều tra của vụ tai nạn và mức độ lỗi của lái xe, hậu quả của vụ tai nạn, các DNBH có thể căn cứ vào bản án này để giải quyết bồi thường vì các tài liệu này về cơ bản đã được phản ánh và trích dẫn đầy đủ vào bản án.</p> <p><u>ABIC:</u> Đề nghị bổ sung thêm tài liệu thu thập “<u>Biên bản giải quyết, kết luận điều tra, Phán quyết của Tòa án (nếu có)</u>”</p>

	<p>VBI và BVTM: Trường hợp tồn thất xảy ra trong các khu đường nội bộ, Khu đô thị, khu sản xuất, khu đất quốc phòng, khai trường sản xuất của các mô chi liên quan đến thiệt hại về tài sản mà không thuộc thẩm quyền hoặc sự tham gia giải quyết của CSGT. Vì vậy, đề nghị xem xét, đưa <u>Biên bản giám định của DNBH có xác nhận chính quyền địa phương/ đại diện chủ xe/ người bị thiệt hại/ đơn vị quản lý khu đất đó hoặc Biên bản giám định của các tổ chức cung cấp dịch vụ giám định thay thế cho các tài liệu nêu trên hay không?</u></p>	
<p>5. Các tài liệu khác có liên quan đến vụ tai nạn (nếu có) do bên mua bảo hiểm cung cấp.</p>	<p>OPEs: Đề nghị xem xét, bổ sung quy định như sau: Các tài liệu khác có liên quan đến vụ tai nạn (nếu có) do bên mua bảo hiểm cung cấp <u>theo yêu cầu của DNBH.</u></p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Việc quy định thêm hồ sơ sẽ kéo dài thời gian giải quyết bồi thường cho bên mua bảo hiểm. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
<p>Điều 15. Thời hạn yêu cầu, thanh toán và khiếu nại bồi thường 1. Thời hạn yêu cầu bồi thường của chủ xe cơ giới là 01 năm kể từ ngày xảy ra tai nạn, trừ trường hợp chậm trễ do nguyên nhân khách quan và bất khả kháng theo quy định của pháp luật.</p>	<p>Sở Tài chính Tuyên Quang: Theo quy định tại Khoản 1, Điều 15 nêu trên thì thời hạn yêu cầu bồi thường của chủ xe cơ giới kể từ ngày xảy ra tai nạn, nhưng Khoản 2 Điều này lại quy định chủ xe cơ giới phải gửi thông báo và hồ sơ yêu cầu bồi thường cho doanh nghiệp bảo hiểm trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn là chưa thống nhất, đề nghị chỉnh sửa cho phù hợp.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đổi dự thảo Nghị định như sau: 2. Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo theo mẫu hoặc thông qua hình thức điện tử cho doanh nghiệp bảo hiểm; <u>Chủ động thu thập và cung cấp các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm.</u></p>

2. Trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm.

UBATGTQG:

Đề nghị sửa như sau:

"a) Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ thời điểm xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm làm việc với bên mua bảo hiểm hoặc đại diện theo pháp luật của bên mua bảo hiểm, người bị thiệt hại, cơ quan công an... để hướng dẫn, phối hợp hoàn thiện hồ sơ yêu cầu bồi thường bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới;

b) Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ thời điểm xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), bên mua bảo hiểm hoặc đại diện theo pháp luật của bên mua bảo hiểm phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo các tài liệu quy định trong Hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của bên mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm".

Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:

- Tại Điểm a Khoản 6 Điều 17 dự thảo Nghị định, bên mua bảo hiểm có trách nhiệm: "6. Khi tai nạn giao thông xảy ra, phải có trách nhiệm:

a) Thông báo ngay cho doanh nghiệp bảo hiểm để phối hợp giải quyết, tích cực cứu chữa, hạn chế thiệt hại về người và tài sản, bảo vệ hiện trường tại nạn; thông báo ngay cho cơ quan Công an hoặc chính quyền địa phương nơi gần nhất để phối hợp giải quyết vụ tai nạn giao thông theo quy định pháp luật.

- Dự thảo Nghị định bổ sung 1 Điều 11 về giám định thiệt hại, theo đó: "1. Khi xảy ra tai nạn, doanh nghiệp bảo hiểm hoặc người được doanh nghiệp bảo hiểm ủy quyền phải phối hợp chặt chẽ với chủ xe, người lái xe và bên thứ ba hoặc người đại diện hợp pháp của các bên liên quan thực hiện việc giám định tổn thất để xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất..."

- Đồng thời, BTC đã sửa Khoản 2 Điều 15 dự thảo NFĐ theo hướng tách thời gian thông báo và việc thu thập hồ sơ bồi thường để đảm bảo bên mua bảo hiểm có đủ thời gian thu thập.

2. Trong thời hạn 05 ngày làm việc ..., bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm phải gửi thông báo theo mẫu hoặc thông qua hình thức điện tử cho doanh nghiệp bảo hiểm; Chủ đồng thu thập và cung cấp các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường ...

		<p>Sở Tài chính Nghệ An: Quy định tại Khoản 2 Điều 15 là chưa phù hợp, đề nghị nghiên cứu lại nội dung này bởi trường hợp người bị tai nạn bị thương nặng phải điều trị dài ngày; việc sửa chữa phương tiện cần có nhiều thời gian.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Khoản 2 Điều 15 dự thảo Nghị định như sau: 2. Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo theo mẫu hoặc thông qua hình thức điện tử cho doanh nghiệp bảo hiểm; Chủ động thu thập và cung cấp các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm.</p>
		<p>VBI, BIC, HBBVN, Liberty: Đề nghị sửa đổi theo hướng có sự phân biệt rõ giữa thời gian thông báo tai nạn với nghĩa vụ phải thu thập và cung cấp hồ sơ như sau: “Trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm và chủ động thu thập và cung cấp các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm”.</p> <p>Bảo Việt: Đề nghị sửa: “2. Trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo các tài liệu quy định tại Khoản 1 Điều 14 Nghị định này trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm.</p>	

		<p>MIC:</p> <p>2. Trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản theo <u>biểu mẫu hoặc thông qua hình thức điện tử</u> cho doanh nghiệp bảo hiểm</p>	
	<p>3. Thời hạn thanh toán bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là 15 ngày kể từ khi nhận được hồ sơ bồi thường trách nhiệm của chủ xe cơ giới và không quá 30 ngày trong trường hợp phải tiến hành xác minh hồ sơ.</p>	<p>Bộ Tư pháp:</p> <p>Thời hạn tối đa thanh toán bồi thường và thời hạn tối đa để từ chối bồi thường cách nhau 15 ngày, vậy quyền lợi và nghĩa vụ của bên tham gia bảo hiểm trong khoảng thời gian 15 ngày khi hết thời hạn thanh toán bồi thường mà vẫn chưa nhận được thông báo từ chối thanh toán được giải quyết như thế nào? Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát lại cách tính toán các mốc thời hạn trên nhằm đảm bảo tính khả thi và đồng bộ của quy định.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính giải trình như sau:</p> <p>Khoản 3, Khoản 4 dự thảo Nghị định được kế thừa từ quy định tại Khoản 3, Khoản 4 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP.</p> <p>Trường hợp hồ sơ bồi thường đầy đủ, hợp lệ, thời hạn thanh toán bồi thường là 15 ngày kể từ ngày nhận được hồ sơ.</p> <p>Trường hợp cần xác minh hồ sơ, thời hạn thanh toán bồi thường là 30 ngày.</p> <p>Sau khi xác minh hồ sơ, trường hợp không thuộc phạm vi bảo hiểm, thời hạn từ chối bồi thường là 30 ngày.</p> <p>Như vậy, quy định thời hạn từ chối bồi thường trong thời hạn 30 ngày để đảm bảo phù hợp với trường hợp phải xác minh hồ sơ.</p> <p>Vì vậy, Bộ Tài chính đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>4. Trường hợp từ chối bồi thường, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo bằng văn bản cho chủ xe cơ giới biết lý do từ chối bồi thường trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được hồ sơ yêu cầu bồi thường bảo hiểm.</p>		

		<p><u>ABIC, MSIG, HHHBVN, Liberty, Bảo Việt:</u> Đề nghị sửa đổi là “3. Thời hạn thanh toán bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là 15 ngày kể từ khi nhận được hồ sơ bồi thường trách nhiệm hợp lệ của chủ xe cơ giới và không quá 30 ngày kể từ ngày ký hợp đồng bồi thường bảo hiểm hồ sơ”.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi Khoản 3 Điều 15 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>“3. Thời hạn thanh toán bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là 15 ngày kể từ khi nhận được đầy đủ hồ sơ bồi thường trách nhiệm hợp lệ của chủ xe cơ giới và không quá 30 ngày trong trường hợp phải tiến hành xác minh hồ sơ”.</p>
		<p><u>BVTM:</u> DNBH cần thời gian điều tra, xác minh sau khi nhận được hồ sơ, sau đó mới có căn cứ để từ chối. Do đó, BVTM đề nghị quy định: “30 ngày kể từ ngày nhận được Hồ sơ yêu cầu bồi thường hoặc 30 ngày kể từ ngày hoàn thành xác minh Hồ sơ yêu cầu bồi thường”.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đổi Khoản 4 Điều 15 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>4. Trường hợp từ chối bồi thường, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo bằng văn bản cho chủ xe cơ giới biết lý do từ chối bồi thường trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được đầy đủ hồ sơ yêu cầu bồi thường bảo hiểm hợp lệ.</p>
		<p><u>ABIC, HHHBVN:</u> Đề nghị sửa đổi là “4. Trường hợp từ chối bồi thường, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo bằng văn bản cho chủ xe cơ giới biết lý do từ chối bồi thường trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được hồ sơ yêu cầu bồi thường bảo hiểm đầy đủ, hợp lệ.”</p>	

Điều 16. Quyền của bên mua bảo hiểm

1. Được lựa chọn doanh nghiệp bảo hiểm để tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Bộ Công an:

Đề nghị bổ sung như sau:

1. ...Bộ Quốc phòng, Bộ Công an quyết định lựa chọn doanh nghiệp bảo hiểm và hình thức hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới bảo đảm phù hợp với yêu cầu công tác nghiệp vụ của ngành và bí mật nhà nước.

Về vấn đề này, Bộ Tài chính giải trình như sau:

- Một trong số các mục tiêu xây dựng Nghị định (theo Tờ trình số 127/TTTr-BTC về đề nghị xây dựng Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới) đã được Chính phủ chấp thuận là tạo cơ sở pháp lý ổn định, minh bạch và thống nhất cho tất cả các đối tượng, bao gồm chủ xe, DNBH, nạn nhân và các cơ quan liên quan...Do đó, trường hợp quy định cơ chế đặc thù riêng cho Bộ Quốc phòng và Bộ Công an về lựa chọn doanh nghiệp bảo hiểm và hình thức hợp đồng bảo hiểm sẽ không phù hợp với mục tiêu trên.

- Đồng thời, các quy định như đề xuất tại dự thảo Nghị định cũng đảm bảo các mục tiêu tạo thuận lợi cho quá trình cấp đơn bảo hiểm, tổ chức bồi thường bảo hiểm và công tác kiểm soát việc tuân thủ, chấp hành quy định bảo hiểm bắt buộc. Trường hợp quy định đặc thù sẽ gây khó khăn cho quá trình tổ chức thực hiện và kiểm tra, kiểm soát việc tuân thủ.

- Ngoài ra, các Bộ Luật nền của dự thảo Nghị định như Bộ Luật dân sự, Luật giao thông đường bộ và Luật Kinh doanh bảo hiểm cũng quy định các quy phạm thống nhất chung cho tất cả các đối tượng trong xã hội, đặc biệt là các vấn đề mang tính chất quan hệ dân sự như giao kết hợp đồng, trách nhiệm dân sự...

	<p>3. Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm dẫn đến giảm các rủi ro được bảo hiểm, có quyền yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm giảm mức phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm không chấp nhận giảm phí bảo hiểm, bên mua bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm.</p>	<p><u>VBL, BIC:</u></p> <p>Dự thảo không quy định nghĩa, liệt kê cụ thể các yếu tố làm cơ sở tính phí bảo hiểm bao gồm những yếu tố trọng yếu nào, trong khi nghiệp vụ tính phí bảo hiểm nói chung luôn đòi hỏi tính kỹ thuật rất cao. Do vậy, đề nghị bổ sung các quy định làm rõ các yếu tố này và quy định cụ thể những yếu tố, trường hợp nào sẽ làm thay đổi mức độ rủi ro bảo hiểm, có thể làm căn cứ để tăng/giảm phí bảo hiểm để DNBH có cơ sở thực hiện và bên mua bảo hiểm nắm được các yếu tố này để thực hiện nghĩa vụ thông báo với DNBH trong trường hợp thay đổi.</p>	<p>Vì vậy, Bộ Tài chính đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p> <p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Các yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm đã được thể hiện rõ trong Biểu phí bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, bao gồm mục đích sử dụng (kinh doanh, không kinh doanh, tập lái, taxi...), trọng tải, số chỗ ngồi. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
		<p><u>ABIC:</u></p> <p>Cần quy định cụ thể cách thức giải quyết hậu quả pháp lý của trường hợp này để DNBH thực hiện (như thủ tục thực hiện, thời hạn thực hiện, trách nhiệm của các bên).</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, bổ sung Khoản 3 Điều 16 dự thảo Nghị định cụ thể như sau”3...<u>Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt từ thời điểm doanh nghiệp bảo hiểm nhận được thông báo chấm dứt hợp đồng bảo hiểm. Hậu quả pháp lý của việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm thực hiện theo quy định tại Khoản 3 Điều 11 dự thảo Nghị định này”</u></p>

		<p>4. MSIG: Đề nghị bổ sung quyền của doanh nghiệp bảo hiểm được giám phí bảo hiểm bắt buộc trong trường hợp giám các rủi ro được bảo hiểm.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Theo quy định tại Điều 8 Luật Kinh doanh bảo hiểm: “1. Bảo hiểm bắt buộc là loại bảo hiểm do pháp luật quy định về điều kiện bảo hiểm, mức phí bảo hiểm, số tiền bảo hiểm tối thiểu mà tổ chức, cá nhân tham gia bảo hiểm và doanh nghiệp bảo hiểm có nghĩa vụ thực hiện. 2. Bảo hiểm bắt buộc bao gồm: a) Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới...”. Vì vậy, mức phí bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới là mức phí bảo hiểm tối thiểu, DNBH không thể giảm phí bảo hiểm thấp hơn mức phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định. Do vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
		<p>5. MSIG: Đề nghị bổ sung hướng dẫn tính phí đối với đơn bảo hiểm có thời hạn bảo hiểm dưới 1 năm.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến này, BTC đã bổ sung cách tính phí bảo hiểm có thời hạn dưới 1 năm tại Khoản 5 Điều 7 dự thảo Nghị định.</p>
		<p>6. PAC: Nên sửa đổi quyền “đình chỉ” thành “chấm dứt” hợp đồng bảo hiểm để thống nhất và áp dụng hậu quả chấm dứt hợp đồng theo Bộ luật dân sự.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Quy định này được đề xuất phù hợp với quy định tại Điều 20 Luật Kinh doanh bảo hiểm và Điều 428 Bộ Luật Dân sự, Điều 311 Luật Thương mại. Do vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

	<p>7. UIC, BIC: Đề nghị có quy định về hoàn phí bảo hiểm.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC bổ sung Khoản 3 Điều 16 dự thảo Nghị định cụ thể như sau <i>3...Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt từ thời điểm doanh nghiệp bảo hiểm nhận được thông báo chấm dứt hợp đồng bảo hiểm. Hậu quả pháp lý của việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm thực hiện theo quy định tại Khoản 3 Điều 11 dự thảo Nghị định này.</i></p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC bổ sung Khoản 3 Điều 16 dự thảo Nghị định cụ thể như sau <i>3...Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt từ thời điểm doanh nghiệp bảo hiểm nhận được thông báo chấm dứt hợp đồng bảo hiểm. Hậu quả pháp lý của việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm thực hiện theo quy định tại Khoản 3 Điều 11 dự thảo Nghị định này.</i></p>
	<p>Số Tài chính Lang Sơn: Đề nghị bổ sung như sau: ...Khi mua bảo hiểm, chủ xe cơ giới phải cung cấp đầy đủ và trung thực những nội dung đã được quy định trong Giấy chứng nhận bảo hiểm quy định tại Khoản 3 Điều 7 Nghị định này.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính giải trình như sau: Khoản 3 Điều 7 dự thảo Nghị định quy định nội dung trên Giấy chứng nhận bảo hiểm trong đó có cả thông tin về DNBH, trách nhiệm bảo hiểm, thời hạn bảo hiểm, phí bảo hiểm, thời hạn thanh toán phí bảo hiểm... Đây là các nội dung do các bên thỏa thuận, chủ xe cơ giới không thể cung cấp khi mua bảo hiểm. Vì vậy, Bộ Tài chính đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính giải trình như sau: Khoản 3 Điều 7 dự thảo Nghị định quy định nội dung trên Giấy chứng nhận bảo hiểm trong đó có cả thông tin về DNBH, trách nhiệm bảo hiểm, thời hạn bảo hiểm, phí bảo hiểm, thời hạn thanh toán phí bảo hiểm... Đây là các nội dung do các bên thỏa thuận, chủ xe cơ giới không thể cung cấp khi mua bảo hiểm. Vì vậy, Bộ Tài chính đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>Bộ Tư pháp: Đề nghị cần nhắc lại quy định tại khoản 2 Điều 17 dự thảo Nghị định theo hướng: “<i>tạo điều kiện thuận lợi để ...</i>” không phải là nghĩa vụ mà việc để doanh nghiệp bảo hiểm xem xét tình trạng xe là một nghĩa vụ đương nhiên của bên mua, nó liên quan chặt chẽ đến việc xác định mức phí và phạm vi trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, Bộ Tài chính sửa lại dự thảo Nghị định như sau: <i>2. Phối hợp với doanh nghiệp bảo hiểm xem xét tình trạng xe trước khi cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm.</i></p>	<p>Tiếp thu ý kiến, Bộ Tài chính sửa lại dự thảo Nghị định như sau: <i>2. Phối hợp với doanh nghiệp bảo hiểm xem xét tình trạng xe trước khi cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm.</i></p>

	<p>3. Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm, chủ xe cơ giới phải kịp thời thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm để áp dụng phí bảo hiểm phù hợp cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm.</p>	<p>VBI: Dự thảo không có quy định nào định nghĩa, liệt kê cụ thể các yếu tố làm cơ sở tính phí bảo hiểm bao gồm những yếu tố trọng yếu nào, trong khi nghiệp vụ tính phí bảo hiểm nói chung luôn đòi hỏi tính kỹ thuật rất cao. Do vậy, đề nghị bổ sung các quy định làm rõ các yếu tố này và quy định cụ thể những yếu tố, trường hợp nào sẽ làm thay đổi mức độ rủi ro bảo hiểm, có thể làm căn cứ để tăng/giảm phí bảo hiểm để DNBH có cơ sở thực hiện và bên mua bảo hiểm nắm được các yếu tố này để thực hiện nghĩa vụ thông báo với DNBH trong trường hợp có thay đổi.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Các yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm đã được thể hiện rõ trong Biểu phí bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, bao gồm mục đích sử dụng (kinh doanh, không kinh doanh, tập lái, taxi...), trọng tải, số chỗ ngồi. Do vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>4. Chủ xe cơ giới phải luôn mang theo Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực khi tham gia giao thông, <u>xuất trình giấy tờ này khi có yêu cầu của lực lượng cảnh sát giao thông và cơ quan chức năng có thẩm quyền khác theo quy định của pháp luật.</u></p>	<p>ABIC: đề nghị sửa đổi nội dung “... xuất trình giấy tờ này khi có yêu cầu...” thành nội dung “... xuất trình khi có yêu cầu...”</p>	

<p>6. Khi tai nạn giao thông xảy ra, chủ xe cơ giới phải có trách nhiệm:</p> <p>a) Thông báo ngay cho doanh nghiệp bảo hiểm để phối hợp giải quyết, tích cực cứu chữa, người và tài sản, bảo vệ hiện trường tai nạn; đồng thời thông báo cho cơ quan Công an hoặc chính quyền địa phương nơi gần nhất.</p>	<p>Bộ Công an:</p> <p>Đề nghị bổ sung như sau:</p> <p>Thông báo ngay cho doanh nghiệp bảo hiểm để phối hợp giải quyết, tích cực cứu chữa, hạn chế thiệt hại về người và tài sản, bảo vệ hiện trường tai nạn; đồng thời thông báo ngay cho cơ quan Công an hoặc chính quyền địa phương nơi gần nhất và phối hợp với cơ quan Công an trong việc điều tra, xác minh nguyên nhân vụ tai nạn giao thông.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đổi dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>6. Khi tai nạn giao thông xảy ra, chủ xe cơ giới phải có trách nhiệm:</p> <p>a) Thông báo ngay cho doanh nghiệp bảo hiểm để phối hợp giải quyết, tích cực cứu chữa, hạn chế thiệt hại về người và tài sản, bảo vệ hiện trường tai nạn; thông báo ngay cho cơ quan Công an hoặc chính quyền địa phương nơi gần nhất để phối hợp giải quyết vụ tai nạn giao thông theo quy định pháp luật.</p>
	<p>BIC:</p> <p>Bên mua bảo hiểm không thực hiện nghĩa vụ tại mục 6 Điều 17 khi tai nạn giao thông xảy ra thì Doanh nghiệp bảo hiểm có quyền được giảm trừ 1 phần hoặc toàn bộ số tiền bồi thường đối với thiệt hại về tài sản. Do nếu những thiệt hại dưới 50 triệu đồng về tài sản không có hiện trường sẽ khó xác định trách nhiệm, chủ xe tự ý xin xác nhận của chính quyền địa phương nhằm trục lợi bảo hiểm.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới là loại hình bảo hiểm mang tính chính sách do đó hạn chế các quy định làm ảnh hưởng tới quyền lợi cho người tham gia bảo hiểm. Việc đề xuất chế tài giảm trừ bảo hiểm là hạn chế (quy định hiện hành không có chế tài). Do vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

	<p>7. Thông báo cho người bị tai nạn, chủ xe cơ giới biết số tiền bồi thường thiệt hại về người và thanh toán số tiền bồi thường theo đúng mức bồi thường quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này.</p>	<p>BSH, VASS: Đề nghị bổ sung thêm: “<u>Bên mua BH, lái xe phải thông báo cho người bị tai nạn hoặc người thừa kế hay người đại diện của họ biết số tiền bồi thường thiệt hại về người và thanh toán số tiền bồi thường theo đúng mức bồi thường quy định.....</u>”</p> <p>ABIC: Đề nghị sửa “<u>Thông báo cho người bị tai nạn biết số tiền...</u>”. Lý do: chỉ cần quy định bên mua bảo hiểm thông báo cho người bị tai nạn biết số tiền bồi thường thiệt hại là phù hợp.</p> <p>VASS, OPES: Chưa quy định trường hợp cấp GCNBH điện tử thì xuất trình cho cảnh sát giao thông và cơ quan chức năng kiểm tra như nào?</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi Khoản 7 Điều 17 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p><i>Thông báo và trả tiền bồi thường cho người bị tai nạn hoặc người thừa kế hay người đại diện của người bị tai nạn biết số tiền họ được doanh nghiệp bảo hiểm trả đối với từng trường hợp thiệt hại về người theo quy định tại Điểm a Khoản 3 Điều 13 Nghị định này.</i></p>
			<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Dự thảo Nghị định đã bỏ quy định hiện hành về việc cấp Giấy CNBH theo mẫu thông nhất do Bộ Tài chính quy định. Doanh nghiệp được chủ động cấp giấy CNBH theo mẫu do mình thiết kế (bản cứng hoặc bản điện tử) và đảm bảo phải có mã số, mã vạch được cấp, sử dụng và quản lý theo quy định hiện hành. Cảnh sát giao thông và cơ quan chức năng kiểm tra mã số, mã vạch để kiểm tra Giấy CNBH. Do vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

<p>Điều 18. Quyền của doanh nghiệp bảo hiểm</p> <p>1. Thu phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo quy định của Bộ Tài chính. Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền tính lại phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp bên mua bảo hiểm không chấp nhận tăng phí bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm, nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho bên mua bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm. Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt kể từ thời điểm bên mua bảo hiểm nhận được thông báo đơn phương đình chỉ hợp đồng.</p> <p>Trong vòng 5 ngày kể từ ngày chấm dứt hợp đồng, doanh nghiệp bảo hiểm phải hoàn lại 100% phần phí bảo hiểm tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm mà chủ xe cơ giới đã đóng phí bảo hiểm. Doanh nghiệp bảo hiểm không phải hoàn phí bảo hiểm trong trường hợp hợp đồng bảo hiểm đang có hiệu lực nhưng đã xảy ra sự kiện bảo hiểm và phát sinh trách nhiệm bồi thường”.</p>	<p>ABIC:</p> <p>Cần quy định cụ thể cách thức giải quyết hậu quả pháp lý của trường hợp này để DNBH thực hiện (như thủ tục thực hiện, thời hạn thực hiện, trách nhiệm của các bên).</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa quy định tại Khoản 1 Điều 18 dự thảo Nghị định.</p> <p><u>“1... Trường hợp nhân được thông báo của chủ xe cơ giới về sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền tính lại phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp bên mua bảo hiểm không chấp nhận tăng phí bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm, nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho bên mua bảo hiểm. Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt kể từ thời điểm bên mua bảo hiểm nhận được thông báo đơn phương đình chỉ hợp đồng.</u></p> <p><u>Trong vòng 5 ngày kể từ ngày chấm dứt hợp đồng, doanh nghiệp bảo hiểm phải hoàn lại 100% phần phí bảo hiểm tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm mà chủ xe cơ giới đã đóng phí bảo hiểm. Doanh nghiệp bảo hiểm không phải hoàn phí bảo hiểm trong trường hợp hợp đồng bảo hiểm đang có hiệu lực nhưng đã xảy ra sự kiện bảo hiểm và phát sinh trách nhiệm bồi thường”.</u></p>
--	--	---

		<p>AAA: Đề nghị cho biết quy định này có bị hạn chế bởi Khoản 3 Điều 8 không. Đề nghị bổ sung khoản tăng tối đa.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Đây là hai khái niệm khác nhau. Khoản 3 Điều 8 quy định tăng phí trong trường hợp xe có nhiều tai nạn trong năm; Khoản 1 Điều 18 quy định tăng phí khi làm thay đổi các yếu tố tính phí theo Biểu phí (mục đích kinh doanh, trọng tải, chỗ ngồi). Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
		<p>2. UIC, BIC: Đề nghị có quy định về hoàn phí bảo hiểm.</p>	<p>Bộ Tài chính đã bổ sung quy định về hoàn phí bảo hiểm tại dự thảo Nghị định.</p>
<p>2. Yêu cầu chủ xe cơ giới cung cấp đầy đủ và trung thực những nội dung đã được quy định trong Giấy chứng nhận bảo hiểm; xem xét tình trạng xe cơ giới trước khi cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm.</p>	<p>MSIG: Đề nghị bổ sung hướng dẫn trong trường hợp người mua bảo hiểm không tuân thủ yêu cầu trên.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: - Theo quy định tại Điểm b, Khoản 2 Điều 18 Luật Kinh doanh bảo hiểm: “2. Bên mua bảo hiểm có nghĩa vụ: b) <i>Kê khai đầy đủ, trung thực mọi chi tiết có liên quan đến hợp đồng bảo hiểm theo yêu cầu của doanh nghiệp bảo hiểm</i>”. - Theo quy định tại Khoản 2 Điều 19 Luật Kinh doanh bảo hiểm: “2. Doanh nghiệp bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm ... khi bên mua bảo hiểm có một trong những hành vi sau đây: a) <i>Có ý cung cấp thông tin sai sự thật nhằm giao kết hợp đồng bảo hiểm để được trả tiền bảo hiểm hoặc được bồi thường;</i> b) <i>Không thực hiện các nghĩa vụ trong việc cung cấp thông tin cho doanh nghiệp bảo hiểm</i></p>	

			<p>theo quy định tại điểm c khoản 2 Điều 18 của Luật này”.</p> <p>Như vậy, Luật Kinh doanh bảo hiểm đã quy định trong trường hợp này. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>3. Giảm trừ tối đa 5% số tiền bồi thường đối với thiệt hại về tài sản trong trường hợp chủ xe cơ giới không thông báo tai nạn cho doanh nghiệp bảo hiểm theo quy định tại Khoản 2 Điều 15 Nghị định này.</p>	<p>ABIC, HHHVN: Đề nghị nâng mức giảm trừ số tiền bồi thường lên 10% đối với trường hợp chủ xe không thông báo tai nạn cho doanh nghiệp bảo hiểm theo quy định vì mức 5% là quá ít nên khó ràng buộc chủ xe.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi, bổ sung Khoản 3 Điều 18 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>“3. Giảm trừ tối đa 5% số tiền bồi thường đối với thiệt hại về tài sản trong trường hợp chủ xe cơ giới không thông báo tai nạn cho doanh nghiệp bảo hiểm theo quy định tại Khoản 2 Điều 15 Nghị định này và không thực hiện nghĩa vụ <u>thông báo trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm theo quy định tại Khoản 3 Điều 17</u>”.</p>
<p>4. Yêu cầu Quỹ bảo hiểm xe cơ giới hoàn trả số tiền mà doanh nghiệp bảo hiểm đã tạm ứng bồi thường theo quy định tại Khoản 1 Điều 13 Nghị định này trong trường hợp thiệt hại không thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm.</p>	<p>MSIG, UIC, AAA:</p> <p>Đề nghị bổ sung quy định chi tiết điều kiện, quy trình, thời gian và thủ tục hoàn lại từ Quỹ bảo hiểm xe cơ giới trong Nghị định này hoặc Thông tư hướng dẫn.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã bổ sung Khoản 2 Điều 28 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>2. Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới quy định cụ thể quy trình, thủ tục và hồ sơ chi trả bồi thường nhân đạo, hoàn trả khoản tạm ứng bồi thường theo quy định tại Khoản 4 Điều 18 Nghị định này.</p>	

	<p>6. Từ chối giải quyết bồi thường đối với những trường hợp không thuộc trách nhiệm bảo hiểm.</p>	<p>Sở Tài chính Lạng Sơn: Đề nghị bổ sung như sau: 6. Từ chối giải quyết bồi thường đối với những trường hợp không thuộc trách nhiệm bảo hiểm quy định tại Điều 12 Nghị định này.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến. BTC sửa lại dự thảo Nghị định như sau: 6. Từ chối giải quyết bồi thường đối với những trường hợp không thuộc trách nhiệm bảo hiểm quy định tại Điều 12 Nghị định này.</p>
		<p>ABIC, BIC, HBBHVN: Đề nghị bổ sung quyền của DNBH, được giảm trừ số tiền bồi thường theo tỷ lệ giữa số phí bảo hiểm đã nộp trên số phí bảo hiểm phải nộp trong trường hợp khi có thay đổi tăng thêm về mức độ rủi ro (cơ sở tính phí) của xe bảo hiểm, nhưng chủ xe không thực hiện nghĩa vụ thông báo và đóng đủ phí bảo hiểm.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi, bổ sung Khoản 3 Điều 18 như sau: 3. Giảm trừ tối đa 5% số tiền bồi thường đối với thiệt hại về tài sản trong trường hợp chủ xe cơ giới không thông báo tai nạn cho doanh nghiệp bảo hiểm theo quy định tại Khoản 2 Điều 15 Nghị định này và không thực hiện nghĩa vụ thông báo trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm theo quy định tại Khoản 3 Điều 17.</p>
<p>Điều 19, Nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm 2. Phải cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm cho chủ xe cơ giới có đủ các nội dung theo quy định tại Khoản 3 Điều 7 Nghị định này.</p>	<p>MSIG: Đề nghị sửa đổi như sau: “<i>Phải cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm cho chủ xe cơ giới có đủ các nội dung theo quy định tại Khoản 3 Điều 7 Nghị định này sau khi chủ xe cơ giới đã đóng đủ phí bảo hiểm hoặc có thỏa thuận với chủ xe cơ giới về thời hạn thanh toán phí bảo hiểm theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.</i>”</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Không cần thiết phải quy định như ý kiến của MSIG vì nội dung chủ xe cơ giới đã đóng đủ phí bảo hiểm hoặc có thỏa thuận với chủ xe cơ giới về thời hạn thanh toán phí bảo hiểm theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm đã được quy định tại Khoản 2 Điều 7 dự thảo Nghị định. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>	

	<p>3. Trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm nhận được thông báo của chủ xe cơ giới về sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến giảm các rủi ro được bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phải giảm phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm và hoàn trả số tiền chênh lệch cho chủ xe cơ giới.</p>	<p>AAA: Đề nghị bổ sung khoản giảm tối đa.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Việc giảm phí theo quy định này là việc tính phí bảo hiểm cho xe theo khung phí khác do có sự thay đổi về mục đích sử dụng, kết cấu của xe làm chuyển khung áp phí so với mức áp dụng phí ban đầu khi giao kết HĐBH. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>4. Không được chi hỗ trợ đại lý bán bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới dưới mọi hình thức ngoài mức hoa hồng bảo hiểm đại lý được hưởng theo quy định của Bộ Tài chính.</p>	<p>PJICO, OPES: Đề nghị bỏ khoản này</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Quy định này được kế thừa từ quy định tại Khoản 4, Khoản 5 Điều 20 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>5. Không được khuyến mại dưới mọi hình thức đối với bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</p>	<p>PJICO: Đề nghị bỏ khoản này</p>	
	<p>6. Thông báo cho người bị tai nạn, chủ xe cơ giới biết số tiền bồi thường thiệt hại về người và thanh toán số tiền bồi thường theo quy định tại Khoản 3 Điều 13 Nghị định này.</p>	<p>AAA: Đề nghị sửa: Thông báo cho chủ xe cơ giới, người bị tai nạn theo thứ tự ưu tiên.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Khoản 6 Điều 19 dự thảo Nghị định như sau: <i>6. Thông báo cho bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm, người bị tai nạn biết số tiền bồi thường thiệt hại về người và thanh toán số tiền bồi thường theo quy định tại Khoản 3 Điều 13 Nghị định này.</i></p>

	<p>9. Thanh toán cho cơ quan Công an chi phí sao chụp những hồ sơ, biên bản tại nạn đã được cung cấp và có trách nhiệm giữ gìn bí mật trong quá trình điều tra.</p>	<p>MSIG: Đề nghị hướng dẫn chứng từ thanh toán chi phí này cho cơ quan Công an.</p> <p>Liberty: Doanh nghiệp bảo hiểm thanh toán trực tiếp chi phí sao chụp hồ sơ cho cơ quan công an hay Quỹ bảo hiểm sẽ thanh toán? Trong trường hợp DNBH thanh toán trực tiếp thì cần thu thập chứng từ gì từ cơ quan công an để quyết toán chi phí đã thanh toán đó.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Quy định này được kế thừa từ quy định tại Khoản 6 Điều 20 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
		<p>UIC: Các khoản chi này có được cơ quan công an cấp biên lai/phiếu thu không? DNBH có được hạch toán các chi phí này vào chi phí bồi thường hay chi phí hoạt động không? Đề nghị có hướng dẫn chi tiết các nội dung này.</p>	
		<p>OPES: Đề nghị bỏ Khoản này vì DNBH đã đóng góp vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.</p>	
	<p>10. Trong vòng 15 ngày trước khi hết thời hạn bảo hiểm phải thông báo cho chủ xe cơ giới về việc hết thời hạn của hợp đồng bảo hiểm.</p>	<p>BSH, MSIG, BIC: Quy định nêu trên là không khả thi và bất hợp lý vì bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới là nghĩa vụ, đồng thời cũng là quyền lợi của chủ xe cơ giới. Vì vậy, đề nghị bỏ Khoản 10 Điều 19.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Quy định này được kế thừa từ quy định tại Khoản 8 Điều 20 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

		<p>UIC: Đề nghị sửa đổi thời hạn thông báo là 30 ngày để DNBH kịp gia hạn bảo hiểm, giảm thiểu thông báo phát sinh.</p>	
<p>13. Báo cáo về tình hình thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo định kỳ hoặc khi có yêu cầu, cụ thể:</p>		<p>AAA: Đề nghị mở kênh trực tuyến chia sẻ thông tin thị trường TNDS cho DNBH</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Hàng năm, HHHVN tổ chức họp định kỳ ban bán chuyên trách để cập nhật, chia sẻ thông tin thị trường về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
<p>c) Báo cáo Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam doanh thu phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới trước ngày 31 tháng 3 hàng năm.</p>		<p>BIC: Đề nghị quy định rõ báo cáo và có mẫu biểu hướng dẫn đính kèm.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã bổ sung Phụ lục 4 báo cáo doanh thu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.</p>
		<p>Sở Tài chính Nam Định: Đề nghị bổ sung quy định DNBH phải chi trả tiền hỗ trợ ban đầu đối với nạn nhân vụ tai nạn trong trường hợp phải cấp cứu tại các cơ sở y tế mà chưa có hoặc không có người thân (phương tiện đang trong thời gian tham gia bảo hiểm).</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đổi Khoản 2 Điều 13 dự thảo Nghị định như sau: “2. Trong vòng 3 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo của chủ xe cơ giới về vụ tai nạn, doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường, cụ thể: - 30% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/ 1 người/ 1 vụ đối với các trường hợp tử vong; - 10% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/ 1 người/ 1 vụ đối với các trường hợp tổn thương bộ phận được điều trị cấp cứu theo quy định pháp luật về y tế.”</p>

Điều 20. Giải quyết tranh chấp

Mọi tranh chấp phát sinh từ hợp đồng bảo hiểm trước hết giải quyết trên cơ sở thương lượng theo thỏa thuận tại hợp đồng bảo hiểm hoặc theo thủ tục hòa giải thương mại trước khi đưa ra giải quyết tại Tòa án có thẩm quyền.

Bộ Tư pháp:

Đề nghị cơ quan soạn thảo cân nhắc lại vì theo quy định tại khoản 1 Điều 4 Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015 thì “*Cơ quan, tổ chức, cá nhân do Bộ luật này quy định có quyền khởi kiện vụ án dân sự, yêu cầu giải quyết việc dân sự tại Tòa án có thẩm quyền để yêu cầu Tòa án bảo vệ công lý, bảo vệ quyền con người, quyền công dân, bảo vệ lợi ích của Nhà nước, quyền và lợi ích hợp pháp của mình hoặc của người khác*”. Bên cạnh đó, trong thực tế, các bên còn có thể lựa chọn cơ quan trọng tài là thiết chế trung gian để giải quyết tranh chấp hợp đồng bảo hiểm của mình. Do vậy, việc đưa ra quy định tại Điều 20 của dự thảo Nghị định là chưa phù hợp với quy định nêu trên của Bộ luật Tố tụng dân sự và pháp luật về trọng tài.

Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:

- Quy định theo dự thảo theo Nghị định vẫn đảm bảo quyền khởi kiện lên Tòa án dân sự theo thủ tục tố tụng dân sự quy định tại Bộ Luật Tố tụng dân sự.

- Ngoài ra, việc quy định các bên trước hết thực hiện giải quyết trên cơ sở thương lượng trước khi đưa ra giải quyết tại Tòa án cũng cần cứ trên nguyên tắc cơ bản của pháp luật dân sự. Cụ thể: Khoản 2 Điều 3 Bộ Luật dân sự 2015 quy định: “*Cá nhân, pháp nhân xác lập, thực hiện, chấm dứt quyền, nghĩa vụ dân sự của mình trên cơ sở tự do, tự nguyện cam kết, thỏa thuận...*”. Việc ưu tiên giải quyết trên cơ sở thỏa thuận cũng tránh tình trạng kiện cáo kéo dài, gây lãng phí thời gian, nguồn lực của tất cả các bên (bao gồm cả cơ quan Tòa án).

- Trong khi đó, cơ chế giải quyết trọng tài thương mại cũng có những hạn chế nhất định, cụ thể: phán quyết trọng tài là chung thẩm, các bên có trách nhiệm tuân thủ (không có cơ chế phúc thẩm như Tòa án); thủ tục vô hiệu phán quyết của trọng tài phải được Tòa án phán quyết, làm kéo dài thời gian xử lý tranh chấp.

Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên như dự thảo Nghị định.

		<p>BVTM, HHHBVN, Bảo Minh: Đề nghị mở rộng việc giải quyết tranh chấp ra Trọng tài thương mại nhằm đảm bảo quyền lựa chọn nơi giải quyết tranh chấp khi có nhu cầu của các bên.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Việc bổ sung cơ chế giải quyết tranh chấp tại Trọng tài thương mại có thể gây khó khăn cho bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm do phán quyết của trọng tài có giá trị chung thẩm, có hiệu lực từ ngày ban hành và không bị kháng cáo (phải đề nghị hủy phán quyết tại Tòa án); nếu các bên đã có thỏa thuận trong tài mà một bên khởi kiện tại Tòa án thì Tòa án phải từ chối giải quyết. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>Mục 2 PHÒNG, CHỐNG GIAN LẬN BẢO HIỂM</p>		
	<p>Điều 21. Trách nhiệm trong việc phòng, chống gian lận bảo hiểm Doanh nghiệp bảo hiểm, bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm và các cơ quan chức năng có liên quan có trách nhiệm trong việc phòng, chống gian lận bảo hiểm khi thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo Điều 22 Nghị định này.</p>	<p>Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam Tại Điều 21 và Điều 22, đề nghị làm rõ một số nội dung có liên quan đến gian lận bảo hiểm để dễ kiểm soát trong quá trình thực hiện.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau: Theo quy định tại Điều 213 Bộ Luật Hình sự, tội gian lận trong kinh doanh bảo hiểm gồm: - Thông đồng với người thụ hưởng quyền lợi bảo hiểm để giải quyết bồi thường bảo hiểm trái pháp luật. - Giả mạo tài liệu, cố ý làm sai lệch thông tin trong hồ sơ yêu cầu bồi thường; - Tự gây thiệt hại về tài sản, sức khỏe của mình để hưởng quyền lợi bảo hiểm. Như vậy, quy định pháp luật hiện hành đã có đủ cơ sở pháp lý về các nội dung liên quan đến tội gian lận trong kinh doanh bảo hiểm. Vì vậy, BTC</p>

			<p>đề nghị giữ nguyên như dự thảo Nghị định.</p>
		<p><u>Liberty:</u> Phân bên mua bảo hiểm quá chung chung, chưa có chế tài xử phạt vì đa phần đều xuất phát từ bên mua bảo hiểm. Nếu bỏ chế tài xử phạt tại Điều 43, không nêu rõ chế tài xử phạt sẽ không đủ sức răn đe với các hành vi gian lận, trục lợi bảo hiểm.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Việc quy định chế tài xử phạt đối với bên mua bảo hiểm đã có quy định tại Điều 213 Bộ Luật hình sự. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>Điều 22. 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.</p>	<p><u>UIC:</u> Đề nghị sửa đổi như sau: 3. Bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm có trách nhiệm chủ động tham gia vào công tác phòng, chống gian lận bảo hiểm... để phù hợp với quy định tại Điều 21. Đồng thời có hướng dẫn chung để các DN cùng xây dựng hệ thống thông tin chung kiểm soát gian lận bảo hiểm.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Khoản 3 Điều 22 dự thảo Nghị định như sau: 3. Bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm có trách nhiệm 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.</p>

	<p style="text-align: center;">Chương III</p> <p style="text-align: center;">QUẢN LÝ, SỬ DỤNG QUỸ BẢO HIỂM XE CƠ GIỚI</p> <p>Điều 23. Nguyên tắc quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới</p> <p>1. Quỹ bảo hiểm xe cơ giới là Quỹ do các doanh nghiệp bảo hiểm triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (trừ doanh nghiệp tái bảo hiểm) đóng góp, được quản lý tập trung tại Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam, có tài khoản riêng tại ngân hàng thương mại và được sử dụng con dấu của Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam...</p>	<p style="text-align: center;">Bộ Kế hoạch và Đầu tư:</p> <p>Đề nghị Bộ Tài chính bổ sung đánh giá báo cáo hoạt động của Quỹ trong thời gian từ 2008 đến nay, trong đó bổ sung thông tin quy mô Quỹ qua từng năm, mục đích và hiệu quả sử dụng của Quỹ.</p> <p>Ngoài ra đề nghị Bộ Tài chính làm rõ nội dung”...các quy định khác của pháp luật có liên quan” quy định đối với Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam khi quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:</p> <p>- Nội dung đánh giá kết quả hoạt động của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới đã được thể hiện trong Báo cáo thi hành pháp luật Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị kèm theo Tờ trình số 127/TT-Tr-BTC ngày 3/9/2019 của Bộ Tài chính.</p> <p>- Bên cạnh việc tuân thủ các quy định của Nghị định này, việc quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới của Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam phải tuân thủ các quy định về kế toán và quản lý tài chính khác.</p> <p>Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên như dự thảo Nghị định.</p>
		<p style="text-align: center;">VASS:</p> <p>Đề nghị bổ sung quy định hàng năm ban điều hành Quỹ bảo hiểm XCG thông tin về hoạt động thu chi Quỹ trong năm trước để DNBH được biết vì Quỹ hình thành từ nguồn đóng góp của các DNBH</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Theo quy định tại Điều 27 dự thảo Nghị định, Quỹ bảo hiểm XCG quy định cơ cấu tổ chức quản trị điều hành, Theo quy định tại Thông tư số 103/2009/TT-BTC, đã có quy định Ban điều hành Quỹ BHXCG gồm ít nhất 3 DNBH phi nhân thọ có thị phần lớn nhất về nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới là thành viên. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>

	<p>Điều 25. Mức đóng góp của doanh nghiệp bảo hiểm vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới</p> <p>1. Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm trích tối đa 1% tổng số phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới của các hợp đồng bảo hiểm gốc trong năm tài chính trước liên kế để đóng vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.</p>	<p>OPEs: Đề nghị sửa: Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm trích tối đa 1% 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 liên kế để đóng vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.</p> <p>Ngoài ra, đề nghị điều chỉnh cơ sở trích nộp (phí bảo hiểm gốc sau khi trừ 20% hoa hồng bảo hiểm), vì thực tế, DNBH cũng phải chi hoa hồng bảo hiểm để thu được dịch vụ.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa như sau:</p> <p>1. Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm trích tối đa 1% tổng số phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới <u>thực tế thu được</u> của các hợp đồng bảo hiểm gốc trong năm tài chính trước liên kế để đóng vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.</p>
<p>Điều 26. Nội dung chi của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới</p> <p>1. Quỹ bảo hiểm xe cơ giới được sử dụng cho các mục đích sau:</p> <p>a) Công tác đề phòng, hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông đường bộ.</p> <p>b) Tổ chức tuyên truyền, giáo dục</p> <p>...</p>	<p>Bộ Công an:</p> <p>Đề nghị bổ sung một điểm như sau: <i>Chi cho công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</i></p>	<p>Tiếp thu ý kiến, Bộ Tài chính bổ sung 1 điểm tại khoản 1 Điều 26 dự thảo Nghị định:</p> <p><i>d) Hỗ trợ cho lực lượng công an trong công tác tuần tra, kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới trong việc thực hiện quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và công tác điều tra xác minh các vụ gian lận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo yêu cầu của cơ quan chức năng hoặc doanh nghiệp bảo hiểm.</i></p>	<p>Tiếp thu ý kiến, Bộ Tài chính bổ sung 1 điểm tại khoản 1 Điều 26 dự thảo Nghị định:</p> <p><i>d) Hỗ trợ cho lực lượng công an trong công tác tuần tra, kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới trong việc thực hiện quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và công tác điều tra xác minh các vụ gian lận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo yêu cầu của cơ quan chức năng hoặc doanh nghiệp bảo hiểm.</i></p>

<p>c) Chi hỗ trợ nhân đạo cho các nạn nhân tử vong hoặc thiệt hại về thân thể trong các vụ tai nạn gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng 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 các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo quy định tại Điều 12 Nghị định này, trừ hành động có ý gây thiệt hại của chủ xe, lái xe hoặc của người bị thiệt hại. Mức chi bằng 30% mức trách nhiệm bảo hiểm tối đa đối với thiệt hại về người.</p>	<p><u>UBATGTQG:</u></p> <p>Đề nghị mở rộng đối tượng chi Hỗ trợ nhân đạo là thân nhân người tử nạn hoặc nạn nhân bị thương trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ do xe cơ giới gây ra, không chỉ giới hạn đối với vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng. Mức chi bằng 30% mức trách nhiệm bảo hiểm tối đa đối với thiệt hại về người.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC sửa đổi, hoàn thiện Điểm c Khoản 1 Điều 26 cụ thể như sau: c) <u>Chi hỗ trợ nhân đạo với các mức cụ thể như sau:</u></p> <p>- <u>Trong các trường hợp không xác định được xe gây tai nạn, xe không tham gia bảo hiểm và các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo quy định tại Điều 12 Nghị định này (trừ hành động có ý gây thiệt hại của chủ xe, lái xe hoặc của người bị thiệt hại): 30% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/1 người/1 vụ đối với trường hợp tử vong; 10% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/1 người/1 vụ đối với các trường hợp tồn thương bố phân được điều trị cấp cứu theo quy định pháp luật về y tế.</u></p> <p>- <u>Trong các trường hợp thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm, hoàn trả doanh nghiệp bảo hiểm khoản tiền tạm ứng bồi thường vượt mức bồi thường bảo hiểm theo quy định tại Khoản 3 Điều 13 Nghị định này.</u></p>
	<p><u>HHBVN, PJICO:</u></p> <p>Đề xuất bổ sung quy định cụ thể về mức tỷ lệ thương tật về thiệt hại thân thể, có thể xem xét là thương tật toàn bộ vĩnh viễn.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi, hoàn thiện Điểm c Khoản 1 Điều 26 cụ thể như sau: c) <u>Chi hỗ trợ nhân đạo với các mức cụ thể như sau:</u></p> <p>- <u>Trong các trường hợp không xác định được xe gây tai nạn, xe không tham gia bảo hiểm và các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo quy định tại Điều 12 Nghị định này (trừ hành động có ý gây thiệt hại của chủ xe, lái xe hoặc của người bị thiệt hại): 30% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/1 vụ đối</u></p>

			<p>với trường hợp tử vong; 10% mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định/1 người/1 vụ đối với các trường hợp tổn thương bộ phận được điều trị cấp cứu theo quy định pháp luật về y tế.</p> <p>- Trong các trường hợp thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm, hoàn trả doanh nghiệp bảo hiểm khoản tiền tạm ứng bồi thường vượt mức bồi thường bảo hiểm theo quy định tại Khoản 3 Điều 13 Nghị định này.</p>
	<p>d) 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 hành vi phạm pháp luật trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; các tổ chức, cá nhân có thành tích trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, đề phòng hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông đường bộ.</p>	<p>Sở Tài chính Hải Phòng:</p> <p>Đề nghị bỏ “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” vì lực lượng công an là một trong nhiều tổ chức phối hợp thực hiện.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:</p> <p>- Quy định này được kế thừa từ Điều 6 Thông tư số 103/2009/TT-BTC ngày 25/5/2009 của Bộ Tài chính quy định việc quản lý, sử dụng, thanh toán và quyết toán Quỹ bảo hiểm xe cơ giới do đây là lực lượng đóng vai trò chính trong công tác kiểm tra, kiểm soát việc thực hiện quy định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.</p> <p>- Tuy nhiên, với nhận thức được vai trò, trách nhiệm của các Bộ, ngành và tổ chức, cá nhân có liên quan khác, dự thảo Nghị định đã có quy định hỗ trợ cho các thành phần khác ngoài lực lượng công an. Cụ thể: Điểm d Khoản 2 Điều 26 quy định: “Hỗ trợ khen thưởng thành tích... và các tổ chức, cá nhân có thành tích trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, đề phòng hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông, bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường</p>

			<p>bộ.</p> <p>Vi vậy, BTC đề nghị giữ nguyên như dự thảo Nghị định.</p>
		<p><u>PJICO, HHHVN:</u></p> <p>Đề xuất bổ sung khoản chi phí cho cơ quan cảnh sát giao thông trong công tác điều tra xác minh các vụ trục lợi bảo hiểm theo yêu cầu của cơ quan chức năng hoặc DNBH.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa điểm d, Khoản 1 Điều 26 dự thảo Nghị định</p> <p><i>d) Hỗ trợ cho lực lượng công an trong công tác tuần tra, kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới trong việc thực hiện quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và công tác điều tra xác minh các vụ gian lận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo yêu cầu của cơ quan chức năng hoặc doanh nghiệp bảo hiểm.</i></p>
	<p>Điều 27. Quản trị, điều hành hoạt động của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới</p> <p>1. Cơ cấu tổ chức quản lý, điều hành Quỹ bảo hiểm xe cơ giới bao gồm Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới; Ban điều hành Quỹ bảo hiểm xe cơ giới; Ban kiểm soát Quỹ bảo hiểm xe cơ giới. Văn phòng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới là cơ quan giúp việc cho bộ máy quản lý, điều hành Quỹ bảo hiểm xe cơ giới, được đặt tại cơ quan thường trực Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam.</p>	<p><u>Bộ Tư pháp:</u></p> <p>Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, cân nhắc bổ sung nội dung quy định về trách nhiệm của Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới đối với việc quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới; đảm bảo tính công khai, minh bạch và trách nhiệm trong vận hành Quỹ này, đồng thời cụ thể hóa các vấn đề khác liên quan cho phù hợp với Chính sách 3 (Quản lý, vận hành và khai thác Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, Bộ Tài chính sửa dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>2. <i>Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới chịu trách nhiệm trước pháp luật, trước Bộ trưởng Bộ Tài chính về việc điều hành Quỹ, quy định cụ thể về cơ cấu tổ chức quản trị điều hành, công tác lập dự toán, kế toán và quyết toán Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.</i></p>

	<p>2. Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới quy định cụ thể về cơ cấu tổ chức quản trị điều hành, công tác lập dự toán, kế toán và quyết toán Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.</p>		
	<p>Điều 28. Quy trình, thủ tục và hồ sơ chi trả bồi thường nhân đạo</p> <p>2. Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới quy định cụ thể quy trình, thủ tục và hồ sơ chi trả bồi thường nhân đạo.</p>	<p><u>UBATGTQG:</u></p> <p>Đề nghị Bộ Tài chính lấy ý kiến các cơ quan liên quan (trung ương, địa phương), ban hành quy trình, thủ tục, đơn vị chủ trì, đơn vị phối hợp và trách nhiệm của các bên liên quan.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Trên cơ sở kế thừa quy định hiện hành, Quỹ Bảo hiểm xe cơ giới (Quỹ BHXCG) là quỹ do các DNBH đóng góp, được quản lý tập trung tại HHBHVN; cơ quan quản trị, điều hành cao nhất hoạt động của Quỹ BHXCG là Hội đồng quản lý Quỹ BHXCG (bao gồm đại diện các DNBH và đại các cơ quan quản lý có liên quan như Cục QLBH, Cục Cảnh sát giao thông). Do đó, Khoản 2 Điều 28 dự thảo Nghị định quy định giao Hội đồng quản lý Quỹ BHXCG quy định cụ thể quy trình, thủ tục chi trả bồi thường nhân đạo mà không giao cho Bộ Tài chính ban hành các quy định này là hoàn toàn hợp lý. Ngoài ra, quy định giao Hội đồng quản lý Quỹ BHXCG quy định cụ thể quy trình, thủ tục chi trả bồi thường nhân đạo đã được đưa vào trong dự thảo Nghị định lấy ý kiến rộng rãi các Bộ, ngành có liên quan, các đối tượng chịu tác động. Cho đến nay, cơ bản các ý kiến tham gia đều không có ý kiến đối với nội dung này. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên như dự thảo Nghị định.</p>

		<p>UBATGTQG: Đề nghị nghiên cứu đưa vào Nghị định hoặc Thông tư hướng dẫn của Bộ Tài chính quy định: “<i>Quyế bảo hiểm xe cơ giới xây dựng quy chế phối hợp với Văn phòng Ủy ban An toàn giao thông quốc gia trong việc thực hiện hỗ trợ nhân đạo đảm bảo hiệu quả và đúng quy định pháp luật</i>”.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Quy chế phối hợp là nội dung mang tính chất điều hành hoạt động, không phải là nội dung mang tính chất quy phạm; hai đơn vị (Hội đồng quản lý quỹ và UBATGTQG) hoàn toàn có đủ thẩm quyền và năng lực để chủ động xây dựng, ký kết các quy chế phối hợp hoạt động, không cần thiết đưa vào nội dung dự thảo Nghị định. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên như dự thảo Nghị định.</p>
	<p>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</p>		

<p>Điều 29. Nguyên tắc quản lý, vận hành và khai thác Cơ sở dữ liệu</p> <p>1. Cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới là cơ sở dữ liệu thông 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 theo quy định tại Nghị định này (Cơ sở dữ liệu). Cơ sở dữ liệu 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.</p>	<p>Bộ Tư pháp:</p> <p>Việc thu thập, lưu trữ, khai thác cơ sở dữ liệu bảo hiểm nêu trên, nếu không có cơ chế quản lý và sử dụng khả thi, chặt chẽ có thể ảnh hưởng đến việc bảo vệ cơ sở dữ liệu (bí mật) đời tư của các chủ thể tham gia bảo hiểm. Do vậy, để hạn chế phát sinh các bất cập, lúng túng trong việc áp dụng quy định này trong thực tế, cơ quan soạn thảo cần nghiên cứu, làm rõ mục đích (chính sách) của việc cần phải có cơ sở dữ liệu này (để phục vụ cho công tác chi trả bồi thường của doanh nghiệp hay phục vụ cho công tác quản lý nhà nước của cơ quan quản lý nhà nước), qua đó, rà soát, đưa ra các cơ chế, biện pháp kiểm soát, quản lý và sử dụng cơ sở dữ liệu, bảo đảm không vi phạm quyền bảo vệ dữ liệu đời tư của tổ chức, cá nhân có liên quan.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, Bộ Tài chính đã bổ sung dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>1. <u>Cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới là ... phục vụ cho công tác quản lý, giám sát của Nhà nước và hoạt động của doanh nghiệp bảo hiểm. Cơ sở dữ liệu 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.</u></p>
<p>3. Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới 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.</p>	<p>VASS:</p> <p>Hiện nay DNBH chưa có quyền truy cập tra cứu thông tin của DNBH khác, chỉ mới có thể trả cứu thông tin do chính DNBH mình cập nhật lên phần mềm.</p>	<p>- Việc DNBH không có quyền truy cập thông tin của DNBH khác là hoàn toàn hợp lý, đảm bảo nguyên tắc bảo mật thông tin khách hàng, bảo vệ bí mật kinh doanh của từng DNBH.</p> <p>- Tuy nhiên, theo quy định tại Khoản 3 Điều 31 dự thảo Nghị định: “<u>Được quyền khai thác dữ liệu của doanh nghiệp mình và dữ liệu chung, tổng hợp của toàn thị trường về tình hình triển khai bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</u>”</p>

	<p>4. Bộ Tài chính giám sát việc quản lý, quản trị, vận hành, khai thác và phát triển Cơ sở dữ liệu quy định tại Nghị định này.</p> <p>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.</p>	<p>Liberty: Hệ thống dữ liệu chung cần được chuẩn hóa và chia sẻ. Cục QLBNH và HHHBVN nên có người hỗ trợ các DNBH cập nhật dữ liệu, còn phụ thuộc nhiều vào nhà cung cấp hệ thống công nghệ thông tin. DNBH chưa có quyền tự điều chỉnh thông tin nên không xử lý nhanh được.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Việc vận hành và sử dụng cơ sở dữ liệu phải đảm bảo nguyên tắc bảo mật thông tin khách hàng, bảo vệ bí mật kinh doanh của từng DNBH. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
		<p>BIC: Đề nghị bổ sung: “Cơ sở dữ liệu cung cấp danh sách không mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (còn hiệu lực đăng kiểm đối với ô tô) cho cơ quan công an thực hiện phạt các xe này theo quy định.”</p>	
	<p>Điều 31. Nhiệm vụ và quyền hạn của doanh nghiệp bảo hiểm</p> <p>1. Trách nhiệm xây dựng và vận hành hệ thống công nghệ thông tin đảm bảo việc thống kê và cập nhật tình hình triển khai bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới đảm bảo kết nối vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách</p>	<p>Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam Tại Điều 29, 30, 31 nghiên cứu bổ sung quyền khai thác dữ liệu bảo hiểm cho chủ xe cơ giới tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau: - Cơ sở dữ liệu được xây dựng chi tiết, cụ thể tất cả các thông tin có liên quan (bao gồm thông tin kinh doanh của DNBH, thông tin quản lý Nhà nước...) nhằm phục vụ cho công tác quản lý, giám sát của Nhà nước (thông qua các cơ quan chức năng như Bộ Tài chính, Bộ Công an...) và hỗ trợ DNBH trong triển khai thực hiện bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe</p>

nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Hệ thống cơ sở dữ liệu tối thiểu phải cung cấp được các thông tin sau:

a) Thông tin về chủ xe cơ giới: Tên, địa chỉ, số điện thoại của chủ xe cơ giới, số Giấy chứng minh nhân dân của chủ xe hoặc số hộ chiếu (đối với chủ xe là cá nhân);

cơ giới (cấp đơn bảo hiểm, theo dõi hợp đồng bảo hiểm, điều chỉnh phí bảo hiểm...). Chủ xe cơ giới có thể tiếp cận thông tin về bảo hiểm thông qua cơ chế công khai thông tin hiện hành (công thông tin của Bộ Tài chính, Cục QLBH; báo cáo định kỳ về thị trường bảo hiểm của cơ quan chức năng hoặc trực tiếp yêu cầu cơ quan chức năng cung cấp thông tin theo quy định của Luật tiếp cận thông tin.

- Tuy nhiên, để làm rõ giải trình nêu trên, bổ sung nội dung mục tiêu xây dựng cơ sở dữ liệu vào Khoản 1 Điều 29 cụ thể như sau: "1. Cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới là 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 theo quy định tại Nghị định này (Cơ sở dữ liệu) phục vụ cho công tác quản lý, giám sát của Nhà nước và hoạt động của doanh nghiệp bảo hiểm. Cơ sở dữ liệu 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.

Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên như dự thảo Nghị định.

		<p><u>Liberty:</u> Đề xuất DNBH được quyền truy nhập cơ sở dữ liệu và trích xuất lịch sử tồn thất của đối tượng tham gia bảo hiểm làm cơ sở đánh giá rủi ro từ đó xác định phí bảo hiểm tương ứng.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Theo quy định tại Khoản 3 Điều 31 dự thảo Nghị định: “Được quyền khai thác dữ liệu của doanh nghiệp mình và dữ liệu chung, tổng hợp của toàn thị trường về tình hình triển khai khai báo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.” Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
<p>d) Trách nhiệm bảo hiểm: Mức trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba;</p>	<p><u>UBATGTQG, ABIC, HHHBVN:</u> Đề nghị sửa là “Mức trách nhiệm đối với bên thứ ba và hành khách”, tương đồng với nội dung tại Điểm d Khoản 3 Điều 7.</p>	<p><u>ABIC:</u> Đề nghị bỏ Điểm d Khoản 1. Nội dung này được quy định trên GCNBH, không cần thiết phải đưa lên Cơ sở dữ liệu. <u>AAA:</u> Đề nghị điều chỉnh là mức trách nhiệm bảo hiểm</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đổi Điểm d Khoản 13 Điều 31 dự thảo Nghị định như sau: d) Trách nhiệm bảo hiểm: Mức trách nhiệm dân sự đối với bên thứ ba và hành khách.</p>
<p>đ) Trách nhiệm của chủ xe, lái xe khi xảy ra tai nạn;</p>			<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã bỏ nội dung này tại dự thảo Nghị định.</p>
<p>e) Thời hạn bảo hiểm, số giấy chứng nhận bảo hiểm, phí bảo hiểm, thời hạn thanh toán phí bảo hiểm, ngày cấp đơn, nơi cấp đơn, người cấp đơn;</p>		<p><u>OPES:</u> Đề nghị bỏ quy định về người cấp đơn vì chỉ phù hợp với phương thức cấp đơn truyền thống.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa lại dự thảo Nghị định như sau: e) Thời hạn bảo hiểm, số giấy chứng nhận bảo hiểm, phí bảo hiểm, thời hạn thanh toán phí bảo hiểm, ngày cấp đơn, nơi cấp đơn và người cấp đơn (nếu có);</p>

<p>g) Thông tin ghi nhận về số lần gây tai nạn, số lần bị xử lý vi phạm Luật Giao thông đường bộ của lái xe cơ giới:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Số lần gây tai nạn (chỉ tiết thời gian, địa điểm, mức độ vi phạm theo xác định lỗi của cơ quan công an); - Số lần đã nhận tiền bồi thường, số tiền bồi thường theo từng vụ tai nạn (chỉ tiết theo từng vụ tai nạn); - Số lần bị xử lý vi phạm Luật giao thông đường bộ của lái xe (nếu có). 	<p>VBI, HHHBVN, OPES: Thông tin DNBH thu thập được sẽ dựa trên tài liệu, thông tin khai báo của Bên mua bảo hiểm, trường hợp Bên mua bảo hiểm không cung cấp các thông tin này thì DNBH không thể có các thông tin này. Do vậy, việc quy định các thông tin cần ghi nhận tại điểm g khoản 1 Điều 31 là nhiệm vụ và quyền hạn của doanh nghiệp bảo hiểm sẽ không hợp lý và DNBH cũng không có khả năng thực hiện được trên thực tế.</p> <p>Ngoài ra, đây là các thông tin mang tính chủ quan do Bên mua bảo hiểm khai báo, do vậy, tính chính xác của thông tin cần được đối chiếu lại với bên thứ ba và/hoặc cơ quan có thẩm quyền.</p> <p>Theo quy định tại Điều 29 Dự thảo Nghị định Bộ Tài chính là cơ quan giám sát việc quản lý, quản trị, vận hành, khai thác và phát triển Cơ sở dữ liệu quy định tại Nghị định này. Do vậy, để đảm bảo tính khách quan chính xác của thông tin theo điểm g khoản 1 Điều 31, <u>đề nghị Bộ Tài chính xem xét sẽ liên kết dữ liệu cập nhật tại dữ liệu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền khác</u>. DNBH sẽ có trách nhiệm cập nhật các thông khác nếu thu thập được hoặc có dữ liệu.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Điểm g Khoản 1 Điều 31 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>g) <i>Thông tin bồi thường bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; Thông tin về số vụ tai nạn và xử phạt vi phạm hành chính thu thập được thông qua kết nối cơ sở dữ liệu với cơ sở dữ liệu của Bộ Công an.</i></p>
--	--	---

	<p>2. ABIC: Đề nghị bỏ Điểm g Khoản 1: “Thông tin ghi nhận về số lần gây tai nạn, số lần bị xử lý vi phạm Luật Giao thông đường bộ của lái xe cơ giới”. Nội dung này Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác thực hiện việc chia sẻ và kết nối hệ thống cơ sở dữ liệu.</p>	
	<p>3. Báo Minh: Doanh nghiệp không thể cung cấp thông tin về xử phạt xe.</p>	
<p>Chương V TỔ CHỨC THỰC HIỆN</p>	<p>Bộ Tư pháp: Dự thảo Nghị định giao nhiệm vụ cho nhiều Bộ, ngành, cơ quan có liên quan, hiệp hội. Đề nghị cơ quan soạn thảo lấy ý kiến thống nhất từ các Bộ, ngành, cơ quan có liên quan, hiệp hội được đề cập đến trong dự thảo Nghị định, đảm bảo sự đồng thuận, khả thi trong triển khai thực hiện sau khi Nghị định này có hiệu lực.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau: Ngày 17/1/2020, Bộ Tài chính có Công văn số 672/BTC-QLBH xin ý kiến góp ý của 10 Bộ, ngành có liên quan. Đến nay, Bộ Tài chính nhận được 63 đơn vị gửi ý kiến tham gia (5 Bộ, 27 UBND các tỉnh, thành phố, UBATGTQT, Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam, HHBHVN, 28 DNBH), trong đó có 22 đơn vị gồm 1 Bộ, 13 UBND và 8 DNBH nhất trí hoàn toàn với dự thảo Nghị định các ý kiến tham gia khác đã được Bộ Tài chính nghiên cứu, giải trình, tiếp thu, sửa trực tiếp tại dự thảo Nghị định.</p>

	<p>Điều 32. Trách nhiệm của Bộ Tài chính</p>	<p><u>UBATGTOG:</u> Đề nghị bổ sung khoản 7: <i>7. Quy định trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm trong việc cung cấp thông tin về số lần gây tai nạn của xe, chủ xe cơ giới (trường hợp trực tiếp lái xe) cho doanh nghiệp bảo hiểm khác trong trường hợp chủ xe muốn thay đổi doanh nghiệp bảo hiểm.</i></p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Dự thảo Nghị định đã có quy định nhiệm vụ và quyền hạn của DNBH phải thông kê, cập nhật kết nối vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Hệ thống cơ sở dữ liệu tối thiểu trong đó gồm: g) <u>Thông tin bồi thường bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; Thông tin về số vụ tai nạn và xử phạt vi phạm hành chính thu thập được thông qua kết nối cơ sở dữ liệu với cơ sở dữ liệu của Bộ Công an.</u></p>
	<p>1. Chủ trì hướng dẫn, tuyên truyền thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</p>	<p><u>UBND Bà Rịa- Vũng Tàu</u> Đề nghị sửa như sau: Chủ trì hướng dẫn thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới vì nhiệm vụ tuyên truyền, phổ biến thuộc trách nhiệm của Bộ Thông tin và Truyền thông.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Quy định này được kế thừa từ Khoản 1 Điều 21 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP. Vì vậy, BTC giữ nguyên quy định tại dự thảo Nghị định.</p>
	<p>Điều 33. Trách nhiệm của Bộ Công an 2. Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác liên quan giám sát và kiểm tra các chủ xe cơ giới trong việc: a) Yêu cầu chủ xe cơ giới xuất trình Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực khi làm thủ tục cấp đăng ký xe;</p>	<p><u>Bộ Công an, UBND TP Hà Nội:</u> Đề nghị bổ quy định này. <u>OPES:</u> Đề nghị xem xét, bổ sung phương thức kiểm tra đối với trường hợp Giấy chứng nhận điện tử.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi theo hướng bổ quy định này.</p>

	<p>b) Thông qua tuân tra kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới tham gia giao thông không có hoặc không mang theo Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực; yêu cầu chủ xe phải mua bảo hiểm.</p>	<p>Sở Tài chính Nghệ An, UBND TP Hà Nội:</p> <p>Quy định lực lượng cảnh sát giao thông yêu cầu chủ xe phải mua bảo hiểm thông qua công tác tuần tra, xử lý vi phạm hành chính là chưa hợp lý vì theo quy định tại Nghị định số 100/2019/NĐ-CP không quy định việc áp dụng biện pháp khác phục hậu quả là buộc phải mua bảo hiểm đối với hành vi vi phạm. Vì vậy đề nghị bỏ cụm từ “yêu cầu chủ xe phải mua bảo hiểm”.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi bỏ quy định này.</p>
		<p>HHBHVN, PJICO:</p> <p>Đề xuất bổ sung Điểm c Khoản 2 Điều 33: “Đáp ứng phương tiện, thiết bị để kiểm tra Giấy chứng nhận bảo hiểm TNDS bắt buộc điện tử của chủ phương tiện xe cơ giới khi lưu thông” để phù hợp với trường hợp sử dụng GCNBH điện tử.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Theo Khoản 5 Điều 5 Thông tư số 01/2016/TT-BCA ngày 4/1/2016, cán bộ tuần tra, kiểm soát giao thông đường bộ được sử dụng vũ khí, công cụ hỗ trợ và phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ theo quy định của pháp luật. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>3. Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông, Cảnh sát điều tra cung cấp bản sao các tài liệu liên quan đến các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng cho doanh nghiệp bảo hiểm để giải quyết bồi thường theo quy định tại Khoản 4 Điều 14 Nghị định này.</p>	<p>Bộ Công an:</p> <p>Đề nghị sửa đổi như sau: Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông, Cảnh sát điều tra cung cấp theo quy định bản sao các tài liệu liên quan đến các vụ tai nạn giao thông cho doanh nghiệp bảo hiểm để giải quyết bồi thường theo quy định tại khoản 4 Điều 14 Nghị định này.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đổi dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>3. <i>Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông, Cảnh sát điều tra cung cấp theo quy định bản sao các tài liệu liên quan đến các vụ tai nạn giao thông cho doanh nghiệp bảo hiểm để giải quyết bồi thường theo quy định tại khoản 4 Điều 14 Nghị định này.</i></p>

		<p><u>UBATGTOG:</u></p> <p>Đề nghị sửa đổi Khoản 3 như sau:</p> <p>3. <i>Quy định cụ thể cơ quan Công an có trách nhiệm cung cấp cho Doanh nghiệp bảo hiểm bản sao các tài liệu liên quan đến các vụ tai nạn giao thông quy định tại khoản 4, Điều 14 <u>đáp ứng thời hạn yêu cầu thanh toán và khiếu nại bồi thường quy định tại Điều 15 Nghị định này.</u></i></p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Khoản 3 Điều 33 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>3. <i>Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông, Cảnh sát điều tra cung cấp theo quy định bản sao các tài liệu liên quan đến các vụ tai nạn giao thông cho doanh nghiệp bảo hiểm để giải quyết bồi thường theo quy định tại Khoản 4 Điều 14 <u>đáp ứng thời hạn yêu cầu và khiếu nại bồi thường quy định tại Điều 15 Nghị định này.</u></i></p>
		<p><u>Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam</u></p> <p>Đề nghị quy định rõ trách nhiệm của lực lượng cảnh sát giao thông và lực lượng cảnh sát khác trong việc cung cấp hồ sơ tài liệu các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Khi đó chủ sở hữu phương tiện tham gia bảo hiểm sẽ không phải cung cấp tài liệu của cơ quan công an cho DNBH.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:</p> <p>Theo quy định tại Khoản 4 Điều 14 dự thảo Nghị định, các tài liệu này do doanh nghiệp bảo hiểm thu thập, chủ xe cơ giới không phải cung cấp các tài liệu này cho doanh nghiệp bảo hiểm.</p> <p>Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên như dự thảo Nghị định.</p>
		<p><u>ABIC:</u> Đề nghị sửa đổi là “Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông, Cảnh sát điều tra cung cấp bản sao các tài liệu liên quan đến các vụ tai nạn giao thông <u>đã thu lý</u>, các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đổi Khoản 3 Điều 33 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>3. <i>Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông, Cảnh sát điều tra cung cấp theo quy định bản sao các tài liệu liên quan đến các vụ tai nạn giao thông cho doanh nghiệp bảo hiểm</i></p>

		<p>nghiêm trọng cho doanh nghiệp bảo hiểm để giải quyết bồi thường theo quy định tại Khoản 4 Điều 14 Nghị định này”.</p>	<p>để giải quyết bồi thường theo quy định tại Khoản 4 Điều 14 Nghị định này.</p>
		<p>MSIG: Đề xuất bổ sung trách nhiệm của Bộ Công an trong việc cung cấp thông tin số lần bị xử lý vi phạm Luật giao thông đường bộ của chủ xe cơ giới để làm cơ sở giải quyết bồi thường (hoặc cân nhắc tái tục bảo hiểm, điều chỉnh phí bảo hiểm...) cho doanh nghiệp bảo hiểm.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Điểm g Khoản 1 Điều 31 dự thảo Nghị định như sau: g) Thông tin bồi thường bảo hiểm bất buớc TND� của chủ xe cơ giới; Thông tin về số vụ tai nạn và xử phạt vi phạm hành chính thu thập được thông qua kết nối cơ sở dữ liệu với cơ sở dữ liệu của Bộ Công an.</p>
		<p>ABIC, HHBVN: Đề nghị bổ sung điều khoản, chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông, Cảnh sát điều tra xác định mức độ lỗi giữa các bên, lỗi hoàn toàn của bên thứ ba tại các vụ tai nạn giao thông, để DNBH có cơ sở giải quyết bồi thường đúng quy định.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau: Nội dung này thuộc phạm vi quy định về quy trình điều tra, xét xử tai nạn giao thông do Bộ Công an đề xuất, quy định. Hiện nay thực hiện theo quy định tại Thông tư số 77/2012/TT-BCA. Bộ Tài chính sẽ có kiến nghị đề xuất hoàn thiện đối với Bộ Công an. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
		<p>PJICO: Bổ sung quy định cung cấp dữ liệu về các quyết định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ cho HHBVN theo yêu cầu của DNBH trong các vụ phòng chống trục lợi bảo hiểm.</p>	

	<p>4. Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác liên quan phối hợp với các đơn vị của Bộ Tài chính trong việc kiểm tra, giám sát các doanh nghiệp bảo hiểm bắt buộc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</p>	<p>UBAIGTOG: Đề nghị sửa đổi Khoản 4 như sau: <i>4. Quy định cụ thể cơ quan Công an có trách nhiệm đấu tranh phòng chống tội phạm trong lĩnh vực bảo hiểm trách nhiệm dân sự của xe cơ giới; phối hợp với cơ quan chức năng của Bộ Tài Chính trong việc kiểm tra, giám sát các doanh nghiệp bảo hiểm trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</i></p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Khoản 4 Điều 33 dự thảo Nghị định như sau: <i>4. Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác liên quan có trách nhiệm đấu tranh phòng chống tội phạm trong lĩnh vực bảo hiểm trách nhiệm dân sự của xe cơ giới; phối hợp với các đơn vị của Bộ Tài chính trong việc kiểm tra, giám sát các doanh nghiệp bảo hiểm trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</i></p>
	<p>5. Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác thực hiện việc chia sẻ và kết nối hệ thống cơ sở dữ liệu về xe cơ giới do ngành mình quản lý vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới phục vụ công tác quản lý bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</p>	<p>Sở Tài chính Nam Định: Đề nghị sửa thành: “Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác thực hiện việc chia sẻ và kết nối hệ thống cơ sở dữ liệu về xe cơ giới do ngành mình quản lý vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới phục vụ tăng cường phối hợp với đơn vị chức năng của Bộ Tài chính góp phần nâng cao hiệu quả công tác quản lý bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới” vì cơ sở dữ liệu về xe cơ giới là tài liệu nghiệp vụ, được bảo mật, do Bộ công an quản lý. Việc chia sẻ và kết nối nếu không được bảo mật sẽ tạo lỗ hổng để các đối tượng lợi dụng thực hiện hành</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau: - Về trách nhiệm Bộ Công an chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác phối hợp với Bộ Tài chính đã được quy định tại Khoản 1 Điều 33 dự thảo Nghị định: “1. <i>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</i>”. - Việc chia sẻ cơ sở dữ liệu được sự nhất trí của Bộ Công an (trên thực tế hiện nay đang được Quỹ xe cơ giới và Cục CSGT triển khai thực hiện) và đảm bảo các nguyên tắc về bảo mật thông tin theo quy định tại Khoản 1 Điều 29 dự thảo Nghị định, cụ thể: 1. ... <i>Cơ sở dữ liệu</i></p>

		<p>vi phạm pháp luật.</p>	<p>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.” Vì vậy, Bộ Tài chính đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
		<p><u>UBND TP Hà Nội:</u> Đề nghị sửa cụm từ “...ngành mình...” thành “...ngành Công an...”.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa trực tiếp tại Khoản 5 Điều 33 dự thảo Nghị định.</p>
		<p><u>UBATGTQG:</u> Đề nghị sửa đổi Khoản 5 như sau: 5. Quy định cụ thể cơ quan Công an có trách nhiệm thống kê, tổng hợp, chia sẻ thông tin về xe cơ giới do ngành mình quản lý và số lần vi phạm quy định pháp luật về TTATGT và số lần gây tai nạn của xe và người lái xe trong cơ sở dữ liệu về bảo hiểm trách nhiệm dân sự của xe cơ giới; hoặc định kỳ hàng tháng cung cấp cho cơ quan quản lý nhà nước về Bảo hiểm của Bộ Tài chính và Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam để phục vụ cho công tác quản lý bảo hiểm trách nhiệm dân sự của xe cơ giới.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa đổi Khoản 5 Điều 33 dự thảo Nghị định: <i>Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác thực hiện việc chia sẻ và kết nối hệ thống cơ sở dữ liệu về xe cơ giới do ngành mình quản lý (số lần vi phạm quy định pháp luật về trật tự an toàn giao thông và số lần gây tai nạn của xe và người lái xe) vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới phục vụ công tác quản lý bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</i></p>

		<p>Bộ Tư pháp:</p> <p>Dự thảo Nghị định đưa ra nhiều con số như: tối đa là 15% (khoản 3 Điều 8); 70% phần phí bảo hiểm (khoản 3 Điều 11); giảm trừ tối đa 5% (khoản 3 Điều 18)... Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, thuyết minh thêm căn cứ thực tế và cơ sở tính toán cho việc xây dựng các con số này trong Tờ trình Chính phủ, tạo cơ sở thông tin đầy đủ cho việc xem xét và đánh giá tính khả thi của quy định.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đối với mức hoàn phí 70% được đề xuất trên cơ sở kế thừa quy định hiện hành (Thông tư số 22/2016/TT-BTC). Phần phí 30% DNBH được giữ lại để đảm bảo các chi phí hợp lý đã chi trả để thực hiện giao kết hợp đồng, cấp GCNBH, thâm định, đánh giá rủi ro... - Đối với mức giảm trừ số tiền bồi thường tối đa 5% và tăng tối đa phí bảo hiểm 15%:
			<ul style="list-style-type: none"> + Theo kinh nghiệm quốc tế, bảo hiểm bắt buộc TNDS không có quy định về giảm trừ bồi thường và tăng phí bảo hiểm nhằm bảo vệ quyền lợi của bên mua bảo hiểm, khả năng tham gia của bên mua bảo hiểm. + Tuy nhiên, để tăng cường trách nhiệm của bên mua bảo hiểm, dự thảo Nghị định quy định DNBH có quyền chế tài giảm trừ tối đa 5% số tiền bồi thường (khi bên mua bảo hiểm vi phạm nghĩa vụ thông báo tổn thất và không thông báo khi tăng rủi ro được bảo hiểm và chỉ áp dụng đối với thiệt hại về tài sản. + Trong khi đó, mức tăng phí tối đa 15% cũng trên cơ sở cân nhắc thực tế triển khai nghiệp vụ xe cơ giới hiện nay trên thị trường.

	<p>Điều 34. Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải</p> <p>2. Chỉ đạo các cơ quan đăng kiểm khi kiểm định an toàn kỹ thuật xe cơ giới phải yêu cầu chủ xe cơ giới xuất trình Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực. Cơ quan đăng kiểm chỉ cấp tem và <u>sổ kiểm định an toàn kỹ thuật</u> cho xe cơ giới khi chủ xe có Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực.</p>	<p>Sở Tài chính Bắc Kan:</p> <p>Đề nghị sửa như sau: Chỉ đạo các cơ quan đăng kiểm khi kiểm định an toàn kỹ thuật xe cơ giới phải yêu cầu chủ xe cơ giới xuất trình Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực. Cơ quan đăng kiểm chỉ cấp tem kiểm định, Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho xe cơ giới khi chủ xe có Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực theo quy định tại Thông tư số 70/2015/TT-BGTVT ngày 9/11/2015 của Bộ Giao thông vận tải.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC đã sửa đổi Khoản 2 Điều 34 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>2. <u>Chỉ đạo các cơ quan đăng kiểm khi kiểm định an toàn kỹ thuật xe cơ giới phải yêu cầu chủ xe cơ giới xuất trình Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực. Cơ quan đăng kiểm chỉ cấp tem kiểm định, Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho xe cơ giới khi chủ xe có Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực.</u></p>
<p>Y tế</p> <p>Chỉ đạo các cơ sở y tế Trung ương và địa phương trong việc cung cấp các bản sao hồ sơ bệnh án, các tài liệu liên quan đến việc cấp cứu, chữa trị các nạn nhân bị tai nạn về giao thông đường bộ để tạo điều kiện cho doanh nghiệp bảo hiểm nhanh chóng hoàn thiện hồ sơ bồi thường, đảm bảo quyền lợi cho người tham gia bảo hiểm.</p>	<p>UBATGTQG:</p> <p>Đề nghị sửa đổi như sau:</p> <p>Quy định trách nhiệm của các cơ sở Y tế trong việc cung cấp bản sao hồ sơ, bệnh án, các tài liệu liên quan đến việc cấp cứu, chữa trị các nạn nhân bị tai nạn giao thông đường bộ để phục vụ công tác hoàn thiện hồ sơ bồi thường, bảo đảm quyền lợi của người tham gia bảo hiểm.</p>	<p>Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau: Điều 35 Dự thảo Nghị định đã đảm bảo các nội dung theo đề nghị của UBATGTQG.</p>	

	<p style="text-align: center;">Chương VI</p> <p style="text-align: center;">ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH</p> <p>Điều 44. Điều khoản chuyển tiếp</p> <p>1. Các hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới đã giao kết trước ngày Nghị định này có hiệu lực thì tiếp tục thực hiện theo quy định của pháp luật tại thời điểm giao kết hợp đồng. Trường hợp sửa đổi, bổ sung sau thời điểm Nghị định này có hiệu lực, thực hiện theo quy định tại Nghị định này.</p>	<p style="text-align: center;">AAA:</p> <p>Đề nghị quy định các hợp đồng đã giao kết trước ngày Nghị định có hiệu lực tiếp tục thực hiện theo quy định tại thời điểm giao kết kể cả sửa đổi, bổ sung.</p>	<p>Về vấn đề này, BTC có ý kiến như sau:</p> <p>Trường hợp sửa đổi, bổ sung áp dụng quy định tại dự thảo Nghị định này. Vì vậy, BTC đề nghị giữ nguyên dự thảo Nghị định.</p>
	<p>Điều 45. Hiệu lực thi hành</p> <p>2. Nghị định này thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16/9/2008 của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16/9/2008 của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới</p>	<p style="text-align: center;">UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu:</p> <p>Đề nghị thực hiện việc viện dẫn_Nghị định số 214/2013/NĐ-CP theo đúng quy định tại khoản 1 Điều 75 Nnhị định số 34/2016/NĐ-CP như sau:</p> <p style="padding-left: 40px;">Nghị định số 214/2013/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2013 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16 tháng 9 năm 2008 của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, BTC sửa Khoản 2 Điều 45 dự thảo Nghị định như sau:</p> <p>2. Nghị định này thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16 tháng 9 năm 2008 của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2013 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16 tháng 9 năm 2008 của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.</p>

	<p>Phụ lục 1</p>	<p>Sở Tài chính Phú Yên: Tại Mục III, phần B phụ lục 1 đề nghị bổ sung số thứ tự các khoản, điểm quy định về tỷ lệ tổn thương cơ thể do tổn thương hệ hô hấp...</p>	<p>Tiếp thu ý kiến, Bộ Tài chính đã xây dựng lại Phụ lục 1 phù hợp với Thông tư số 22/2019/TT-BYT ngày 28/8/2019 của Bộ y tế quy định tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể sử dụng trong giám định pháp y, giám định pháp y tâm thần.</p>
		<p>UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu: Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, chỉnh lý chính xác viện dẫn các mục có liên quan tại Mục 1.3.3, 1.4.3 trang 17 và đồng thời sửa lỗi chính tả từ “khuỷu” trang 21.</p>	
		<p>ABIC: Đề xuất cân xem xét sửa đổi, bổ sung Bảng tỷ lệ chi trả bồi thường. Bảo Long: Đề nghị bổ sung mục thai nhi bị thiệt hại do tai nạn.</p>	

UBND TỈNH NGHỆ AN
SỞ TÀI CHÍNH
Số: 373/STC.QLG&CS
V/v tham gia góp ý văn bản

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Nghe **CỤC QUẢN LÝ CHÍNH SÁCH BẢO HIỂM** 2020

ĐẾN NGÀY: 28-02-2020

SỐ CV ĐẾN: 330

Kính gửi: Bộ Tài chính

Thực hiện Công văn số 424/UBND.KT ngày 22/01/2020 của UBND tỉnh Nghệ An về việc tham gia ý kiến cho dự thảo văn bản của Bộ Tài chính. Trong đó: Giao Sở Tài chính chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan nghiên cứu, tham gia ý kiến cho các dự thảo văn bản của Bộ Tài chính; Ký văn bản tham gia ý kiến gửi Bộ Tài chính theo đúng nội dung, thời gian quy định.

Sau khi nghiên cứu, ý kiến tham gia của các Sở, ngành, Sở Tài chính Nghệ An tổng hợp ý kiến tham gia góp ý như sau:

I. Ý kiến của Công an tỉnh Nghệ An:

1. Cơ bản nhất trí nội dung dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Một số ý kiến góp ý cụ thể như sau:

2.1. Tại Khoản 2, Điều 5 dự thảo Nghị định quy định về nguyên tắc tham gia gia bảo hiểm: "*Chủ xe cơ giới không được đồng thời tham gia hai hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự trở lên cho cùng một xe cơ giới*"; và tại Khoản 5, Điều 13 có quy định: "*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, số tiền bồi thường chỉ được tính theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên*", việc quy định như vậy là chưa thống nhất, do vậy, đề nghị bổ sung quy định về trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm từ chối tham gia hợp đồng bảo hiểm TNDS bắt buộc đối với phương tiện cơ giới đã tham gia bảo hiểm trước đó mà hợp đồng bảo hiểm vẫn còn hiệu lực.

2.2. Khoản 8, Điều 12 dự thảo Nghị định có quy định trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm nếu lái xe điều khiển xe trong tình trạng có nồng độ cồn trong máu hoặc khí thở, đây là điểm mới so với Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16/9/2008 của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Tuy nhiên, trường hợp sau khi có kết luận điều tra, giải quyết tai nạn giao thông xác định đây không phải là nguyên nhân gây tai nạn giao thông thì việc bồi thường bảo hiểm có cần được thực hiện, đề nghị nghiên cứu nội dung này.

2.3. Khoản 2, Điều 15 quy định trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn thì bên mua bảo hiểm phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo các tài liệu trong hồ sơ yêu cầu bồi thường, nếu quá thời hạn này mà không thông báo thì bị trừ tối đa 5% tiền bồi thường đối với tài sản bị thiệt hại theo khoản 3

Điều 18 dự thảo Nghị định. Quy định này là chưa phù hợp, bởi trong trường hợp người bị tai nạn bị thương nặng phải điều trị dài ngày; việc sửa chữa phương tiện cần có nhiều thời gian. Do vậy, việc quy định này rất có lợi cho doanh nghiệp bán bảo hiểm và không có lợi cho bên mua bảo hiểm, đề nghị nghiên cứu lại nội dung này.

2.4. Điểm b, khoản 2, Điều 33 dự thảo Nghị định quy định lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác liên quan có trách nhiệm *yêu cầu chủ xe phải mua bảo hiểm* thông qua công tác tuần tra, xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới tham gia giao thông không có Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực; quy định này chưa hợp lý, bởi theo quy định của Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ không quy định việc áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả là buộc phải mua bảo hiểm đối với hành vi vi phạm, nên chưa có cơ sở để thực hiện. Do vậy, đề nghị bỏ cụm từ "*yêu cầu chủ xe phải mua bảo hiểm*".

II. Ý kiến của Sở Tư pháp :

1. Về cơ bản thống nhất với nội dung dự thảo, tuy nhiên để dự thảo hoàn thiện hơn đề nghị cơ quan soạn thảo chỉnh sửa một số nội dung như sau:

a) Điều 2 dự thảo, đề nghị bỏ câu "*Nghị định này áp dụng đối với:*" vì không cần thiết;

b) Điều 3 dự thảo:

- Đề nghị bổ sung cụm từ "*Trong Nghị định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:*";

- Đồng thời xem xét, chỉnh sửa lại các thuật ngữ "*doanh nghiệp bảo hiểm*", "*bên mua bảo hiểm*", "*người được bảo hiểm*" đã được quy định tại Khoản 5, 6, 7 Điều 3 Luật Kinh doanh bảo hiểm năm 2000 và thuật ngữ "*Lái xe*" đã được quy định tại Khoản 24 Điều 3 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 để đảm bảo tính thống nhất.

2. Về thể thức và kỹ thuật trình bày văn bản

Đề nghị cơ quan soạn thảo tuân thủ đúng quy định tại Chương V Nghị định 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản QPPL. Cụ thể:

a) Đề nghị cơ quan soạn thảo đánh số trang theo quy định Điều 76 Nghị định 34/2016/NĐ-CP: "*Trang của văn bản được đánh số thứ tự bằng chữ số Ả Rập, cỡ chữ từ 13 đến 14, kiểu chữ đứng, không đánh số trang thứ nhất, được đặt canh giữa theo chiều ngang trong phần lề trên của văn bản*";



b) Kết thúc các điểm của khoản sử dụng dấu (;), kết thúc điểm cuối cùng của khoản sử dụng dấu (.) cho thống nhất trong toàn dự thảo.

III. Ý kiến của Sở Giao thông Vận tải : Thống nhất dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

IV. Ý kiến của Sở Tài chính : Thống nhất dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Trên đây là tổng ý kiến tham gia của các Sở, ngành tại Nghệ An, kính đề nghị Bộ Tài chính xem xét, tổng hợp xử lý ./.

Nơi nhận:

- Như trên ; 
 - UBND tỉnh (đề b/c) ;
 - Ban giám đốc (đề b/c) ;
 - Lưu VT, QLG&CS .
- 

KT.GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC



Trần Việt Dũng

Cục QLBSH

UBND TỈNH GIA LAI
SỞ TÀI CHÍNH

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

Số: 286 /STC-QLNS

Gia Lai, ngày 19 tháng 02 năm 2020

V/v tham gia ý kiến dự thảo
Nghị định về bảo hiểm bắt buộc
trách nhiệm dân sự của chủ xe
cơ giới

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM
ĐẾN NGÀY: 20-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 439

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN 19-02-2020
0014869
SỐ CV ĐẾN:

Kính gửi: Bộ Tài chính.

Căn cứ công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính V/v xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới;

Thực hiện Công văn số 256/VP-KTTH ngày 21/01/2020 của Văn phòng UBND tỉnh V/v tham gia ý kiến dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Theo đó, giao Sở Tài chính chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan tham gia ý kiến.

Qua tổng hợp ý kiến của các cơ quan liên quan và nghiên cứu Dự thảo, Sở Tài chính thống nhất với Dự thảo.

Trên đây là các ý kiến Sở Tài chính tổng hợp, kính báo Bộ Tài chính./. *Đ*

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- GD và PGD;
- Lưu: VT, QLNS.

GIÁM ĐỐC



Nguyễn Dũng
Nguyễn Dũng

Cục QLBAH
(Đã có kiến nghị)

UBND TỈNH KON TUM
SỞ TÀI CHÍNH

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

Số: 418 /STC-QLNS
V/v tham gia góp ý dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM
ĐẾN NGÀY: 20-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 1140

ngày 14 tháng 02 năm 2020
BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 19-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 13556

Kính gửi: Bộ Tài chính.

Thực hiện văn bản số 672/BTC-QLBH ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự (TNDS) của chủ xe cơ giới.

Thừa ủy quyền của UBND tỉnh tại Văn bản số 229/VP-KTTH ngày 03 tháng 02 năm 2020 giao Sở Tài chính chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan nghiên cứu tham gia ý kiến dự thảo đối với nội dung dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Sau khi phối hợp lấy ý kiến các đơn vị, địa phương có liên quan, Sở Tài chính tỉnh Kon Tum cơ bản thống nhất nội dung dự thảo Nghị định và tham gia một số ý kiến như sau:

1. Tại Điều 3 “Giải thích từ ngữ”:

- Điểm b khoản 3 “Xe máy chuyên dùng gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh” đề nghị sửa đổi thành “Xe máy chuyên dùng gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh có tham gia giao thông đường bộ” cho phù hợp với khoản 20 Điều 3 Luật Giao thông đường bộ.

- Điểm a khoản 5 “Lái xe, phụ xe trên chính chiếc xe đó” đề nghị sửa đổi thành “Lái xe, nhân viên phục vụ trên chính chiếc xe đó” cho phù hợp với Điều 67, 70 Luật Giao thông đường bộ.

2. Tại Điều 11 quy định “Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm”:

Khoản 3 “Trong thời hạn 05 ngày, kể từ ngày nhận được thông báo, doanh nghiệp bảo hiểm phải hoàn lại cho chủ xe cơ giới 70% phần phí bảo hiểm tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm mà chủ xe cơ giới đã đóng phí bảo hiểm. Doanh nghiệp bảo hiểm không phải hoàn phí bảo hiểm trong trường hợp hợp đồng bảo hiểm đang có hiệu lực, nhưng chủ xe cơ giới yêu cầu chấm dứt hợp đồng bảo hiểm đã xảy ra sự kiện bảo hiểm và phát sinh trách nhiệm bồi thường bảo hiểm” đề nghị bỏ nội dung “Doanh nghiệp bảo

Gửi
Phản
ý kiến
Đề nghị
sửa đổi

00

Quản lý
Tài chính
Đề nghị
sửa đổi

hiểm không phải hoàn phí bảo hiểm trong trường hợp hợp đồng bảo hiểm đang có hiệu lực, nhưng chủ xe cơ giới yêu cầu chấm dứt hợp đồng bảo hiểm đã xảy ra sự kiện bảo hiểm và phát sinh trách nhiệm bồi thường bảo hiểm”.

3. Tại Điều 13 quy định “Nguyên tắc bồi thường”:

- Khoản 2 “Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường ngay tối đa 30% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng” đề nghị sửa đổi thành “Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường ngay **tối thiểu 30%** mức bồi thường bảo hiểm theo quy định đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng”.

- Đề nghị bỏ khoản 5 “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, số tiền bồi thường chỉ được tính theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên” vì không phù hợp với khoản 2 điều 5 “Chủ xe cơ giới không được đồng thời tham gia hai hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự trở lên cho cùng một xe cơ giới”.

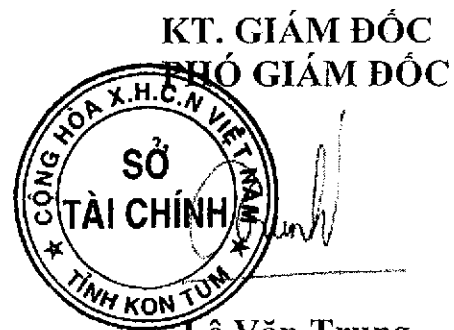
4. Tại Điều 14 quy định “Hồ sơ bồi thường”:

Điểm a khoản 1 “Giấy đăng ký xe” đề nghị sửa đổi thành “Giấy đăng ký xe hoặc bản sao chứng thực Giấy đăng ký xe kèm bản gốc Giấy biên nhận của tổ chức tín dụng còn hiệu lực, thay cho bản chính Giấy đăng ký xe trong thời gian tổ chức tín dụng giữ bản chính Giấy đăng ký xe” cho phù hợp với khoản 13 Điều 80 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP.

Sở Tài chính báo cáo Bộ Tài chính xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Nhu trên;
- UBND tỉnh (b/c);
- Lưu VT-QLNS.



UBND TỈNH NAM ĐỊNH
SỞ TÀI CHÍNH

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

Cục QUẢN
(Đã có bản DT)

Số: 144 /STC-NS
V/v tham gia ý kiến dự thảo Nghị
định về bảo hiểm bắt buộc trách
nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

Nam Định, ngày 14 tháng 02 năm 2020

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM
ĐẾN NGÀY: 20-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 111

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 14-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 13665

Kính gửi: Bộ Tài chính.

Căn cứ Văn bản số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới,

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Ủy ban nhân dân tỉnh tại Văn bản số 18/UBND-VP6 ngày 22/01/2020 về việc tham gia ý kiến dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, sau khi nghiên cứu dự thảo Sở Tài chính có ý kiến như sau:

1. Điều 14: Đề nghị xem xét đơn giản hóa hồ sơ bồi thường vì hiện tại chưa thu hút được chủ xe cơ giới tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự do hồ sơ bồi thường quy định quá nhiều loại giấy tờ, nhiều cơ quan có liên quan, thủ tục quá phức tạp, gây nhiều khó khăn, nhiều trường hợp không thể thực hiện được.

2. Điều 19: Đề nghị xem xét bổ sung quy định bắt buộc doanh nghiệp bảo hiểm phải chi trả tiền hỗ trợ ban đầu đối với nạn nhân vụ tai nạn trong trường hợp phải cấp cứu tại các cơ sở y tế mà chưa có hoặc không có người thân (phương tiện đang trong thời gian tham gia bảo hiểm).

3. Các nội dung khác, Sở Tài chính nhất trí với Dự thảo của Bộ Tài chính.

Trên đây là ý kiến tham gia của tỉnh Nam Định đề Bộ Tài chính tổng hợp trình Chính phủ./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Lưu: VT, QLNS.

GIÁM ĐỐC



Nguyễn Thanh Nhã

Handwritten notes and signatures on the left margin, including names like 'Nguyễn Văn...', 'Nguyễn Thị...', and 'Nguyễn Văn...'. There are also some illegible scribbles and initials.

UBND TỈNH BẮC NINH
SỞ TÀI CHÍNH

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

Cục QLRA
(Đã có bản DT)

Số: 113/STC-QLG&CS

Bắc Ninh, ngày 14 tháng 02 năm 2020.

V/v tham gia ý kiến dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM	
ĐẾN NGÀY:	20-02-2020
SỐ CV ĐẾN:	1242

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 14-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 13251

Kính gửi: UBND tỉnh.

Thực hiện văn bản số 248/UBND-KTTH ngày 05/02/2020 của UBND tỉnh Bắc Ninh và văn bản số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về việc tham gia ý kiến dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (thay thế các Nghị định: số 103/2008/NĐ-CP ngày 16/9/2008 và số 214/2013/NĐ-CP ngày 20/12/2013 của Chính phủ);

Căn cứ vào chức năng nhiệm vụ của Sở Tài chính;

Trên cơ sở các ý kiến tham gia, đóng góp của các đơn vị: Công an tỉnh Bắc Ninh, Sở Giao thông vận tải Bắc Ninh, Công ty Bảo Việt Bắc Ninh, Sở Tài chính Bắc Ninh có ý kiến, như sau:

1. Cơ bản nhất trí với bố cục, nội dung dự thảo Nghị định.
2. Đề nghị sửa một số nội dung:

- Tại điểm a Khoản 1 Điều 10 về thời hạn và hiệu lực bảo hiểm đề nghị sửa nội dung "Đối với xe mô tô hai bánh, ba bánh, xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự thời hạn bảo hiểm tối thiểu là 1 năm và tối đa là 3 năm" sửa thành "Đối với xe mô tô hai bánh, ba bánh, xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự thời hạn bảo hiểm tối thiểu là 1 năm và tối đa là 5 năm".

- Tại Khoản 5 Điều 33 về Trách nhiệm của Bộ Công an, đề nghị sửa nội dung "Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác thực hiện việc chia sẻ và kết nối hệ thống cơ sở dữ liệu về xe cơ giới do ngành mình quản lý vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới phục vụ công tác quản lý bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới" sửa thành "Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác tăng cường phối hợp với đơn vị chức năng của Bộ Tài chính góp phần nâng cao hiệu quả công tác quản lý bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới".

→ Lý do: Căn cứ Hướng dẫn Cục Cảnh sát giao thông - Bộ Công an thì Cơ sở dữ liệu về xe cơ giới là tài liệu nghiệp vụ, được bảo mật do Bộ Công an quản lý chặt chẽ (từ đường truyền, thiết bị, dữ liệu, kết nối) góp phần ngăn chặn,

đấu tranh phòng, chống các loại tội phạm và các hành vi vi phạm pháp luật. Do đó, việc chia sẻ và kết nối nếu không được bảo mật sẽ tạo lỗ hổng để các đối tượng lợi dụng thực hiện hành vi vi phạm pháp luật.

Trên đây là ý kiến tham gia của Sở Tài chính đề nghị Bộ Tài chính tổng hợp, tham khảo./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ Tài chính;
- Lưu VT, QLG&CS.

KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC



Nguyễn Đình Huân

UBND TỈNH HÀ GIANG
SỞ TÀI CHÍNH

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

Số: 24 /STC-QLNS
V/v: tham gia ý kiến vào dự thảo
Nghị định về bảo hiểm bắt buộc
TNDS của chủ xe cơ giới

CỤC QUẢN LÝ GIÁM SÁT BẢO HIỂM
Hà Giang, ngày <u>11</u> tháng <u>02</u> năm <u>2020</u>
ĐẾN NGÀY: <u>18</u> - <u>02</u> - <u>2020</u>
SỐ CV ĐẾN: <u>385</u>

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: <u>17</u> - <u>02</u> - <u>2020</u>
SỐ CV ĐẾN: <u>14147</u>

Kính gửi: Bộ Tài chính

Thực hiện văn bản số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Giang đã có văn bản số 182/UBND-KTTH ngày 03/02/2020 giao cho Sở Tài chính tỉnh chủ trì, phối hợp cùng các sở, ngành có liên quan nghiên cứu tham gia ý kiến.

Sau khi phối hợp với các sở, ngành có liên quan nghiên cứu hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, Sở Tài chính tỉnh Hà Giang nhất trí với các nội dung trong dự thảo Nghị định của Bộ Tài chính.

Sở Tài chính tỉnh Hà Giang tham gia ý kiến./.

Nơi nhận:

- Như trên
- UBND tỉnh;
- Lãnh đạo Sở;
- Lưu VT, QLNS.



GIÁM ĐỐC

Hà Việt Hưng

cuu 2015/1

**UBND TỈNH BẮC KẠN
SỞ TÀI CHÍNH**

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

Số: **153** /STC-QLCS,G&TCĐN *Bắc Kạn*, ngày **13** tháng 02 năm 2020
V/v tham gia ý kiến đối với dự thảo
Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM
ĐIỀU 18 -02- 7520
SỐ CV ĐẾN: 386

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 17 -02- 2020
SỐ CV ĐẾN: 19138

Kính gửi: Bộ Tài chính

Thực hiện chỉ đạo của UBND tỉnh tại Công văn số 321/UBND-KTTCKT ngày 21/01/2020 về việc góp ý dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, trong đó UBND tỉnh Bắc Kạn giao Sở Tài chính chủ trì, phối hợp với các đơn vị có liên quan nghiên cứu, góp ý dự thảo Nghị định theo đề nghị của Bộ Tài chính tại Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới,

Sau khi nghiên cứu dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, đồng thời trên cơ sở ý kiến của Sở Giao thông vận tải, Sở Tài chính tỉnh Bắc Kạn có ý kiến như sau:

- Cơ bản nhất trí với dự thảo Nghị định.

- Tại khoản 2 Điều 34 dự thảo Nghị định đề nghị sửa như sau: “2. Chỉ đạo các cơ quan đăng kiểm khi kiểm định an toàn kỹ thuật xe cơ giới phải yêu cầu chủ xe cơ giới xuất trình Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực. Cơ quan đăng kiểm chỉ cấp tem kiểm định, Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho xe cơ giới khi chủ xe có Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực”.

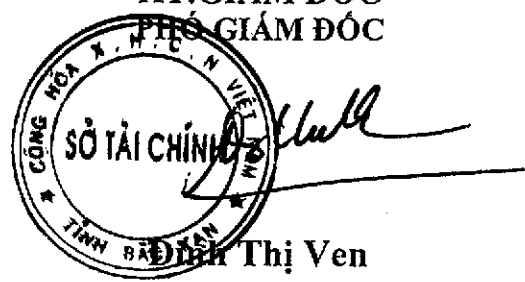
Lý do: Việc thực hiện cấp tem kiểm định và giấy chứng nhận kiểm định được quy định tại Thông tư số 70/2015/TT-BGTVT ngày 09/11/2015 của Bộ Giao thông vận tải quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

Vậy, Sở Tài chính Bắc Kạn báo cáo Bộ Tài chính để tổng hợp./

Nơi nhận:

- Gửi bản điện tử
- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- Lãnh đạo Sở;
- Lưu: VT, QLCS,G&TCĐN (L).

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Đinh Thị Ven

Cục QLBM

UBND TỈNH ĐỒNG THÁP
SỞ TÀI CHÍNH

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

Số: 236 /STC-TCDN

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT THUẾ
ĐẾN NGÀY: 18-02-2020
CỔ QUẢN LÝ: 38

ngày 18 tháng 02 năm 2020

V/v góp ý Dự thảo Nghị định về
bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân
sự của chủ xe cơ giới

SỞ TÀI CHÍNH
Ngày: 17-02-2020
Số: 0014016

Kính gửi: Bộ Tài chính.

Thực hiện chỉ đạo của Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Tháp tại Công văn số 193/VPUBND-KT ngày 05/02/2020 về việc góp ý Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới;

Sở Tài chính có ý kiến như sau:

Sau khi nghiên cứu, Sở Tài chính thống nhất theo nội dung góp ý Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Trên đây là góp ý của Sở Tài chính Đồng Tháp theo đề nghị tại Công văn số 672/BTC-QLBH của Bộ Tài chính. Kính gửi Bộ Tài chính để tổng hợp.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND Tỉnh (báo cáo);
- Lưu: VT, TCDN.

GIÁM ĐỐC



Ngô Hồng Chiêu

cuu 213.

**UBND TỈNH AN GIANG
SỞ TÀI CHÍNH**

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

Số: 223 /STC-NS

An Giang, ngày 10 tháng 02 năm 2020

V/v đóng góp ý kiến đối với dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM
ĐẾN NGÀY: 12-02-2020
SỐ CV ĐẾN:

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN 12-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 12711

Kính gửi: Bộ Tài chính

Căn cứ Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới;

Thực hiện chỉ đạo của Ủy ban nhân dân tỉnh An Giang tại Công văn số 367/VPUBND-KTTH ngày 04/02/2020 về việc tham gia góp ý dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự;

Qua nghiên cứu dự thảo Nghị định của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới do Bộ Tài chính dự thảo,

Sở Tài chính tỉnh An Giang thống nhất với nội dung dự thảo Nghị định của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Sở Tài chính tỉnh An Giang có ý kiến như trên, kính gửi Bộ Tài chính. *k.m.c*

Nơi nhận :

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- Ban Giám đốc;
- Lưu VT, PNS.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Nguyễn Điền Tân

UBND TỈNH YÊN BÁI
SỞ TÀI CHÍNH

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

Số: 360/STC-QLNS

Yên Bái, ngày 14 tháng 02 năm 2020

V/v: tham gia ý kiến hồ sơ dự thảo
Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM
ĐẾN NGÀY: 25-02-2020 SIA

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 25-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 0016681

Kính gửi:

- Bộ Tài chính;
- Ủy ban nhân dân tỉnh.

Thực hiện Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về việc lấy ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, Công văn số 148/UBND-TC ngày 22/01/2020 của UBND tỉnh Yên Bái về việc tham gia ý kiến Hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Sau khi phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan nghiên cứu Hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, Sở Tài chính nhất trí với các nội dung Hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới do Bộ Tài chính soạn thảo.

Được Ủy ban nhân dân tỉnh ủy quyền, Sở Tài chính trân trọng báo cáo Bộ Tài chính để tổng hợp./.

Nơi nhận: *M*

- Như trên;
- Lưu: VT, QLNS.

KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC



Hoàng Thị Uyên

UBND THÀNH PHỐ CẦN THƠ
SỞ TÀI CHÍNH

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

Số: 389 /STC-QLNS
V/v góp ý dự thảo Nghị định về
hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự
chủ xe cơ giới

CỤC QUẢN LÝ GIAO THÔNG VÀ BẢO VỆ ĐƯỜNG
ĐẾN NGÀY: 24-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 14335

17 tháng 02 năm 2020

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 24-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 14335

Kính gửi: Bộ Tài chính

Thực hiện Công văn số 272/VPUB-KT ngày 22 tháng 01 năm 2020 của Văn phòng Ủy ban nhân dân thành phố về việc thông báo ý kiến của Chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố giao Sở Tài chính phối hợp với các đơn vị, địa phương có liên quan nghiên cứu, đóng góp ý kiến vào dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, theo Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Bộ Tài chính.

Qua nghiên cứu nội dung dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, đồng thời căn cứ ý kiến đóng góp của các đơn vị, địa phương có liên quan, Sở Tài chính thành phố Cần Thơ thống nhất với nội dung dự thảo Nghị định nêu trên.

Sở Tài chính thành phố Cần Thơ kính báo đến Bộ Tài chính. /.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND thành phố: “để b/c”;
- Lưu: VT, QLNS.

N328CopydntaoVBTChitBTC-copykthaoUBNDvBaobien
babocTNDScuschozozogioi

GIÁM ĐỐC



Nguyễn Quang Nghị

*cu 2UBH
Co' ban ch*

**UBND TỈNH KIÊN GIANG
SỞ TÀI CHÍNH**

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

Số: *176* /STC-TCHCSN *Kiên Giang, ngày 17 tháng 02 năm 2020*

V/v góp ý dự thảo Nghị định về
bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm
dân sự của chủ xe cơ giới.

CỤC QUẢN LÝ HIỂM SÁT BẢO HIỂM
ĐẾN NGÀY: 24-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 484

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 24-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 14904

Kính gửi: Bộ Tài chính

Căn cứ Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới;

Công văn số 406/VP-KTTH ngày 03 tháng 02 năm 2020 của Văn phòng Ủy ban nhân dân tỉnh Kiên Giang về việc góp ý dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Sở Tài chính có Công văn số 130/STC-TCHCSN ngày 05 tháng 02 năm 2020 về việc góp ý dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

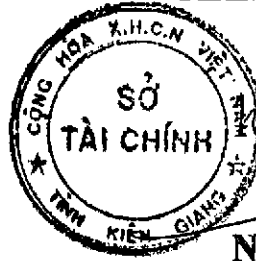
Sau khi phối hợp với các cơ quan, đơn vị và doanh nghiệp có liên quan. Sở Tài chính tổng hợp các ý kiến các cơ quan, đơn vị và doanh nghiệp thống nhất theo nội dung của dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Trên đây là ý kiến tổng hợp của Sở Tài chính đối với dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. *l. leanh*

Nơi nhận:

- Như trên;
- B/c UBND tỉnh;
- Lưu: VT, TCHCSN.

GIÁM ĐỐC **GIÁM ĐỐC**
PHÓ GIÁM ĐỐC



Nguyễn Quốc Khởi

Nguyễn Quốc Khởi

Cục QLNS
C. Bình Định

UBND THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG
SỞ TÀI CHÍNH

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

Số: 332 /STC-QLNS
V/v tham gia ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới

Hải Phòng, ngày 19 tháng 02 năm 2020

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM
ĐẾN NGÀY: 24-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 485

Kính gửi: Bộ Tài chính.

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 29-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 15409

Được sự ủy quyền của Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng tại Công văn số 468/UBND-TC ngày 22/01/2020 về việc tham gia ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới,

Sau khi nghiên cứu hồ sơ dự thảo Nghị định của Bộ Tài chính, thay mặt Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng, Sở Tài chính Hải Phòng cơ bản nhất trí với hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới của Bộ Tài chính và tham gia các nội dung như sau:

Tại Khoản 2, điều 13, đề nghị bỏ cụm từ "tối đa", sửa như sau: "Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường ngay 30% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng";

Tại điểm d, khoản 1, điều 26, đề nghị bỏ "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,"; sửa như sau: "Hỗ trợ khen thưởng các tổ chức, cá nhân có thành tích trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, đề phòng hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông, bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ." vì lực lượng công an là một trong nhiều tổ chức phối hợp thực hiện.

Sở Tài chính Hải Phòng tham gia ý kiến, kính đề nghị Bộ Tài chính tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND thành phố (để báo cáo);
- Lưu: VT, QLNS.



Cục QLHAT

UBND TỈNH TUYÊN QUANG
SỞ TÀI CHÍNH

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

Số: 144 /STC-VP

Tuyên Quang, ngày 17 tháng 02 năm 2020

V/v tham gia ý kiến dự thảo
Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS
của chủ xe cơ giới

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM
TNDS: 24-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 174
Kính gửi: Bộ Tài chính

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN 21-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 0015643

Căn cứ Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới;

Thực hiện Công văn số 162/UBND-TH ngày 21/01/2020 của Ủy ban nhân dân tỉnh về việc tham gia ý kiến dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới,

Sau khi tổng hợp ý kiến tham gia của các cơ quan, đơn vị có liên quan và nghiên cứu nội dung của dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, Sở Tài chính Tuyên Quang cơ bản nhất trí với các nội dung của dự thảo và tham gia một số ý kiến như sau:

1. Căn cứ pháp lý:

Đề nghị bổ sung thêm căn cứ: "Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật kinh doanh bảo hiểm, Luật sở hữu trí tuệ ngày 14 tháng 06 năm 2019".

2. Điều 15 (Thời hạn yêu cầu, thanh toán và khiếu nại bồi thường) quy định:

"1. Thời hạn yêu cầu bồi thường của chủ xe cơ giới là 01 năm kể từ ngày xảy ra tai nạn, trừ trường hợp chậm trễ do nguyên nhân khách quan và bất khả kháng theo quy định của pháp luật.

2. Trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm".


Theo quy định tại khoản 1, Điều 15 nêu trên thì thời hạn yêu cầu bồi thường của chủ xe cơ giới là 01 năm kể từ ngày xảy ra tai nạn, nhưng khoản 2 Điều này lại quy định chủ xe cơ giới phải gửi thông báo và hồ sơ yêu cầu bồi thường cho doanh nghiệp bảo hiểm trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn là chưa thống nhất, đề nghị chỉnh sửa cho phù hợp.

Sở Tài chính tỉnh Tuyên Quang trân trọng báo cáo./. *

Nơi nhận: *[Signature]*

- Như trên (Báo cáo);
- UBND tỉnh (Báo cáo);
- Lãnh đạo Sở Tài chính;
- Lưu: VT, VP, HA5.

KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC



[Signature]
Hoàng Thu Lựa

UBND TỈNH LẠNG SƠN
SỞ TÀI CHÍNH

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

Số: 2/5/STC- TCDN

Lạng Sơn, ngày 14 tháng 02 năm 2020

V/v tham gia ý kiến về hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM
ĐỀ NGHỊ: 24-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 13668

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 24-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 13668

Kính gửi: Bộ Tài chính

Thực hiện Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Sở Tài chính tỉnh Lạng Sơn được UBND tỉnh Lạng Sơn giao nhiệm vụ phối hợp với các Sở, ngành, đơn vị liên quan và tham gia ý kiến trực tiếp gửi Bộ Tài chính.

Trên cơ sở góp ý kiến tham gia của các Sở, ngành và doanh nghiệp liên quan đối với nội dung bản dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới do Bộ Tài chính xây dựng, Sở Tài chính tỉnh Lạng Sơn có ý kiến tham gia như sau:

1. Cơ bản nhất trí với nội dung và bố cục của bản dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, do Bộ Tài chính dự thảo.

2. Ngoài ra có một số ý kiến tham gia bổ sung (*phần chữ nghiêng đậm*) như sau:

2.1- Điểm b khoản 1 Điều 11 quy định: " Xe hỏng không sử dụng được hoặc xe bị phá hủy do nguyên nhân khách quan". Đề nghị bổ sung như sau: Xe hỏng không sử dụng được hoặc xe bị phá hủy do nguyên nhân khách quan *hoặc nguyên nhân bất khả kháng*,";

2.2- Khoản 6 Điều Điều 12 quy định: "Chiến tranh, khủng bố, động đất". Đề nghị xem xét bổ sung và sửa thành: "Chiến tranh, khủng bố, *thảm họa thiên nhiên*".

2.3- Khoản 1 Điều 17 quy định: "... cung cấp đầy đủ và trung thực những nội dung đã được quy định trong Giấy chứng nhận bảo hiểm."

Đề nghị bổ sung như sau: "... cung cấp đầy đủ và trung thực những nội dung đã được quy định trong Giấy chứng nhận bảo hiểm *quy định tại khoản 3 Điều 7 Nghị định này*."

2.4- Khoản 4 Điều 18 quy định: "... bồi thường theo quy định tại khoản 1 Điều 13 Nghị định này ...". Đề nghị ghi chính xác điều, khoản dẫn chiếu: "... bồi thường theo quy định tại *khoản 2 Điều 13 Nghị định này* ...".

2.5- Khoản 6 Điều 18 quy định: "Từ chối giải quyết bồi thường đối với những trường hợp không thuộc trách nhiệm bảo hiểm.". Đề nghị bổ sung: "Từ chối giải quyết bồi thường đối với những trường hợp không thuộc trách nhiệm bảo hiểm *theo quy định tại Điều 12 Nghị định này.*".

Trên đây là ý kiến tham gia của Sở Tài chính tỉnh Lạng Sơn gửi Bộ Tài chính xem xét tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (thay b/c);
- Sở: Giao thông vận tải, Tư pháp;
- CPVP, TCT QĐ 158;
- Lưu: VT, Phòng TCDN.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Đỗ Đức Thịnh

cuu QLBM

**ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**

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

Số: 871 /UBND-STC

Đà Nẵng, ngày 17 tháng 02 năm 2020

V/v tham gia góp ý dự thảo Nghị định
về bảo hiểm trách nhiệm dân sự
của chủ xe cơ giới

ĐẾN NGÀY: 20-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 498
Kính gửi: Bộ Tài chính

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 19-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 0015114

UBND thành phố Đà Nẵng có nhận được Công văn số 612/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính đề nghị tham gia ý kiến đối với hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

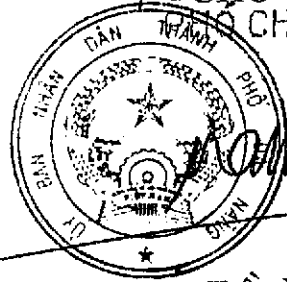
Sau khi nghiên cứu, dự thảo Nghị định đính kèm Công văn số 612/BTC-QLBH đã quy định cụ thể các nội dung về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới; cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; quyền và nghĩa vụ của cơ quan, tổ chức, cá nhân trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới... là phù hợp với quy định hiện hành.

Do vậy, UBND thành phố Đà Nẵng thống nhất với nội dung dự thảo Nghị định nêu trên.

Kính báo cáo Bộ Tài chính. / *ym*

- Nơi nhận:**
- Như trên;
 - CVP; KTTTC;
 - Lưu: VT, STC.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
K. CHỦ TỊCH
CHỦ TỊCH



Trần Văn Miên

Trần Văn Miên

UBND TỈNH QUẢNG NGÃI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
SỞ TÀI CHÍNH Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 288/STC-NS
V/v góp ý dự thảo Nghị định về
bảo hiểm bắt buộc TNDS của
chủ xe cơ giới

Quảng Ngãi, ngày 17 tháng 02 năm 2020

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM
ĐẾN NGÀY: 21-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 462

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 20-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 0015235

Kính gửi: Bộ Tài chính

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Chủ tịch UBND tỉnh tại Công văn số 326/UBND-CNXD ngày 30/01/2020 về tham gia góp ý dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Sau khi nghiên cứu nội dung dự thảo Nghị định của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; Sở Tài chính Quảng Ngãi thống nhất như dự thảo.

Sở Tài chính Quảng Ngãi kính báo cáo Bộ Tài chính./.

- Nơi nhận:**
- Như trên;
 - UBND tỉnh (báo cáo);
 - Sở Tài chính;
 - + GD và PGD;
 - + Website;
 - Lưu: VT, NS

GIÁM ĐỐC
SỞ TÀI CHÍNH
[Signature]

Huỳnh Chánh

Cục QLĐT
có liên đới

UBND TỈNH TIỀN GIANG
SỞ TÀI CHÍNH
Số: 386 /STC-TCĐT-DN

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc
Tiền Giang, ngày 14 tháng 02 năm 2020

V/v đóng góp ý kiến vào dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM
NGÀY: 21-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 470

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 29-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 14207

Kính gửi: Bộ Tài chính. ✓

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Ủy ban nhân dân tỉnh tại Công văn số 328/UBND-KTTC ngày 03/02/2020 về việc góp ý dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, trong đó giao Sở Tài chính chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan nghiên cứu, tham gia đóng góp ý kiến.

Sau khi phối hợp với các cơ quan liên quan nghiên cứu dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, Sở Tài chính Tiền Giang thống nhất với nội dung dự thảo nêu trên.

Kính gửi Bộ Tài chính tổng hợp. /.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (để b/c);
- Lưu: VT, TCĐT-DN(Liễu).04b.

liễu

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Trần Văn Hùng
Trần Văn Hùng



Ký bởi Văn phòng
 Cơ quan: 28 Trần Hưng Đạo, Hoàn Kiếm, Hà Nội
 Thời gian ký: 18/02/2020 10:04:23 +07:00

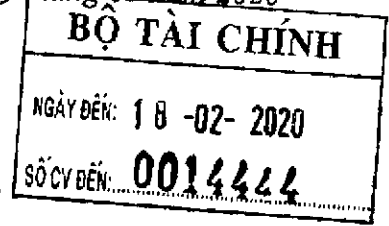
Cục QLRT

**UBND TỈNH CÀ MAU
 SỞ TÀI CHÍNH**

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

Số: 412 /STC-NS&TH
 V/v đóng góp ý kiến dự thảo
 Nghị định về bảo hiểm bắt
 buộc trách nhiệm dân sự của
 chủ xe cơ giới

Cà Mau, ngày 17 tháng 02 năm 2020



Kính gửi: Bộ Tài chính.

Thực hiện Công văn số 477/UBND-XD ngày 21/01/2020 của UBND tỉnh Cà Mau về việc góp ý kiến theo đề nghị của Bộ Tài chính tại Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính; theo đó giao Sở Tài chính chủ trì phối hợp với đơn vị liên quan báo cáo Bộ Tài chính.

Sau khi nghiên cứu nội dung dự thảo Nghị định và đã phối hợp với các đơn vị liên quan, Sở Tài chính tỉnh Cà Mau thống nhất với nội dung dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, không có ý kiến đóng góp gì thêm.

Sở Tài chính tỉnh Cà Mau báo cáo về Bộ Tài chính để tổng hợp theo quy định.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (thay B/c);
- Lưu: VT, NS&THCh.

GIÁM ĐỐC



Đoàn Quốc Khởi



UBND TỈNH ĐẮK LẮK
SỞ TÀI CHÍNH

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

Số: **267** /STC-TCĐN

Đắk Lắk, ngày 07 tháng 02 năm 2020

V/v góp ý hồ sơ Dự thảo Nghị định
về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm
dân sự của chủ xe cơ giới

10 -02- 2020

0011983

Kính gửi: Bộ Tài chính /

Thực hiện Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về xin ý kiến hồ sơ Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Sau khi nghiên cứu và làm việc với các cơ quan có liên quan, Sở Tài chính tỉnh Đắk Lắk thống nhất với nội dung, bố cục của Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Sở Tài chính tỉnh Đắk Lắk có ý kiến đề Bộ Tài chính tổng hợp, hoàn thiện Dự thảo trình Chính phủ ban hành./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (b/c);
- GD & các PGD Sở;
- Lưu: VT, TCDN (Thm-4b).

KT. GIÁM ĐỐC
CHỖ GIÁM ĐỐC



Lê Danh Thắng



Ký bởi: Văn phòng Bộ
 Cơ quan: 28 Trần Hưng Đạo, Hoàn Kiếm, Hà Nội
 Thời gian ký: 14/02/2020 14:51:53 +07:00

Cục QLBP

**UBND TỈNH LONG AN
 SỞ TÀI CHÍNH**

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

Số : 534/STC-HCSN
 V/v góp ý dự thảo Nghị
 định về bảo hiểm bắt buộc
 TNDS của chủ xe cơ giới

Long An, ngày 13 tháng 02 năm 2020

BỘ TÀI CHÍNH	
NGÀY ĐẾN	14-02-2020
SỐ CV ĐỀN:	0013526

Kính gửi : Bộ Tài chính.

Căn cứ Công văn số 89/UBND-KTTC ngày 21/01/2020 của Văn phòng Đoàn đại biểu Quốc hội, Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân tỉnh giao Sở Tài chính chủ trì, phối hợp với Công an tỉnh và các đơn vị có liên quan theo yêu cầu của Bộ Tài chính tại Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 14/01/2020 của Bộ Tài chính; Nội dung góp ý, ủy quyền Sở Tài chính ký, gửi về Bộ Tài chính để tổng hợp, đồng gửi báo cáo UBND tỉnh;

Sau khi nghiên cứu, Sở Tài chính tỉnh Long An kính báo cáo Bộ Tài chính, tỉnh Long An thống nhất nội dung dự thảo Nghị định của Bộ Tài chính.

Sở Tài chính tỉnh Long An kính gửi Bộ Tài chính. /.

Nơi nhận :

- Như trên;
- UBND tỉnh(b/c);
- Lưu VT, HCSN.

**KÊ GIẢM ĐỐC
 PHÓ GIẢM ĐỐC
 SỞ
 TÀI CHÍNH**

Hồ Quốc Công

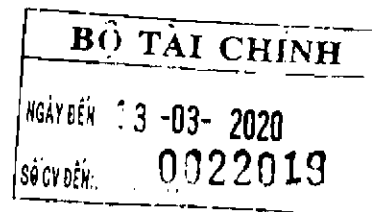


ỦY BAN AN TOÀN GIAO THÔNG QUỐC GIA **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số 117/UBATGTQG

Hà Nội, ngày 12 tháng 3 năm 2020

V/v tham gia ý kiến hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định quy định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới



Kính gửi: Bộ Tài chính

Phúc đáp Văn bản số 672 /BTC-QLBH ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Bộ Tài chính về việc thông qua Nghị định quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia có ý kiến như sau:

Về cơ bản, Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia nhất trí về bố cục và nội dung dự thảo hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định. Một số nội dung cụ thể, Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia có ý kiến như sau:

I. Về Tờ trình:

1. Phần I. “Sự cần thiết ban hành Nghị định”

Mục 4: Đề nghị có đánh giá về chất lượng và hiệu quả khai thác cơ sở dữ liệu bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới theo quy định tại Nghị định 103/2008/NĐ-CP, chỉ rõ những hạn chế, bất cập trong quy định hiện hành và bổ sung một số nội dung:

- Quy định trách nhiệm bắt buộc của các cơ quan tổ chức có liên quan, bao gồm các quản lý nhà nước (Giao thông vận tải, Tài chính, Công an, Y tế), doanh nghiệp bảo hiểm, các đơn vị kinh doanh dịch vụ liên quan (Cơ sở khám, chữa bệnh, cơ sở sửa chữa phương tiện) và bên mua bảo hiểm;

- Quy định về trách nhiệm của cơ quan chủ trì và các cơ quan, tổ chức có liên quan trong việc xây dựng cơ sở dữ liệu và cơ chế chia sẻ dữ liệu giữa các bên liên quan.

2. Phần IV. Bố cục, nội dung cơ bản của dự thảo Nghị Định

- Mục 2.2, phần “Hồ sơ bồi thường”: Đề nghị Nghị định bổ sung quy định rõ **trách nhiệm của cơ sở y tế nơi cấp cứu và điều trị cho nạn nhân tai nạn giao thông, trách nhiệm của cơ quan Công an chủ trì điều tra vụ tai nạn giao thông** trong việc cung cấp các tài liệu liên quan theo yêu cầu của Hồ sơ bồi thường; **quy định trách nhiệm của cơ sở sửa chữa** phương tiện bị hư hại trong vụ TNGT trong việc cung cấp hoá đơn, chứng từ hợp lệ về việc sửa chữa, thay mới phụ tùng, tài sản bị thiệt hại; quy định doanh nghiệp bảo hiểm **có trách nhiệm chủ trì** hoàn thiện hồ sơ, giải quyết bồi thường, phòng chống gian lận bảo hiểm.

- Mục 2. 3 “Quản lý, sử dụng Quỹ Bảo hiểm xe cơ giới”:

+ Về nội dung chi của Quỹ Bảo hiểm xe cơ giới, đề nghị xem xét theo hướng mở rộng đối tượng chi Hỗ trợ nhân đạo là **thân nhân người tử nạn hoặc nạn nhân bị thương trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ do xe cơ giới gây ra**, không chỉ giới hạn đối với vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng.

+ Về quy trình, thủ tục thực hiện hỗ trợ nhân đạo: Đề công tác này được thực hiện thuận lợi, kịp thời, đúng đối tượng, đề nghị Bộ Tài chính lấy ý kiến các cơ quan liên quan (trung ương, địa phương), ban hành quy trình, thủ tục, đơn vị chủ trì, đơn vị phối hợp và trách nhiệm của các bên liên quan.

+ Đề nghị nghiên cứu đưa vào Nghị định hoặc Thông tư hướng dẫn của Bộ Tài Chính quy định **“Quỹ bảo hiểm xe cơ giới xây dựng quy chế phối hợp với Văn phòng Ủy ban An toàn giao thông quốc gia trong việc thực hiện hỗ trợ nhân đạo đảm bảo hiệu quả và đúng quy định pháp luật”**.

II. Về nội dung Đề cương và Dự thảo Nghị định.

- Điều 6 Khoản 2: Đề nghị thay thuật ngữ “thân thể” bằng “sức khỏe”.

- Điều 7, Khoản 3, Điểm d: Đề nghị sửa đổi và bổ sung như sau “Mức trách nhiệm đối với bên thứ ba và hành khách”

- Điều 8,

+ Khoản 2: đề nghị sửa đổi bổ sung như sau: “Bộ Tài chính quy định phí bảo hiểm dựa **trên số liệu thống kê chính thức đã được kiểm toán về doanh thu và chi phí bảo hiểm trách nhiệm xe cơ giới của các doanh nghiệp bảo hiểm** nhằm bảo đảm khả năng thanh toán của doanh nghiệp và tương ứng với điều kiện bảo hiểm số tiền bảo hiểm tối thiểu và mức độ rủi ro theo loại xe cơ giới và mục đích sử dụng và lịch sử lái xe an toàn của lái xe/doanh nghiệp”

+ Khoản 3: Vì mức độ rủi ro tai nạn giao thông (tần suất gây tai nạn, mức độ nghiêm trọng của tai nạn) của xe cơ giới vào 2 nhóm đối tượng là người trực tiếp lái xe và công tác quản lý về an toàn giao thông của người chủ sở hữu xe (đặc biệt là đối với xe thuộc đơn vị kinh doanh vận tải). Do đó, việc điều chỉnh tăng phí bảo hiểm tương ứng với sự gia tăng của mức độ rủi ro tai nạn giao thông của xe cần tách thành 02 trường hợp. Bên cạnh đó, cần quy định cụ thể trách nhiệm của cơ quan có thẩm quyền thuộc Bộ Công an, Bộ Tài Chính, Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam trong việc thực hiện quy định này. Vì vậy, khoản 3 cần được sửa đổi, bổ sung như sau:

“a) Đối với xe cơ giới mà chủ xe trực tiếp là người điều khiển phương tiện, căn cứ vào số lần gây tai nạn của chủ xe, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm; mức phí bảo hiểm tăng tối thiểu là 50% và tối đa là 500% tính trên mức phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định đối với chủ xe đã từng gây tai nạn giao thông;

b) Đối với xe cơ giới mà chủ xe không trực tiếp là người điều khiển phương tiện, căn cứ vào số lần gây tai nạn của xe, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm; mức phí bảo hiểm tăng tối thiểu là 30% và tối đa là 100% tính

trên mức phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định đối với chủ xe đã từng gây tai nạn giao thông.

c) Đối với xe cơ giới trong vòng 3 năm liền không gây tai nạn giao thông, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh giảm phí bảo hiểm; mức phí bảo hiểm giảm tối đa là 50% tính trên mức phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định đối với xe cơ giới;

d) Khách hàng chịu trách nhiệm kê chính xác khai số lần gây TNGT và mức độ nghiêm trọng của tai nạn do xe và chủ xe (trường hợp trực tiếp lái xe) gây ra.

- Điều 12 Khoản 8: Đề nghị sửa từ “khí thở” thành “hơi thở”.

- Điều 14: Đề nghị quy định vai trò chủ động của doanh nghiệp bảo hiểm trong việc thu thập hồ sơ bồi thường.

- Điều 15: Đề nghị sửa đổi Khoản 2 như sau:

“a) Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ thời điểm xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm làm việc với bên mua bảo hiểm hoặc đại diện theo pháp luật của bên mua bảo hiểm, người bị thiệt hại, cơ quan công an... để hướng dẫn, phối hợp hoàn thiện hồ sơ yêu cầu bồi thường bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới;

b) Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ thời điểm xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), bên mua bảo hiểm hoặc đại diện theo pháp luật của bên mua bảo hiểm phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo các tài liệu quy định trong Hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của bên mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm.”

- Điều 26: Đề nghị sửa đổi, bổ sung điểm c, Khoản 1 như sau: “Chi hỗ trợ nhân đạo cho gia đình nạn nhân tử vong hoặc nạn nhân bị thương tật trong các vụ tai nạn giao thông do xe cơ giới gây ra; mức chi bằng 30% mức trách nhiệm bảo hiểm tối đa đối với thiệt hại về người. Quỹ bảo hiểm xe cơ giới xây dựng quy chế phối hợp với Văn phòng Ủy ban An toàn giao thông quốc gia trong việc thực hiện hỗ trợ nhân đạo đảm bảo hiệu quả và đúng quy định pháp luật”.

- Điều 31, Khoản 1, Điểm d: Đề nghị bổ sung “Mức trách nhiệm đối với bên thứ ba và hành khách”.

Điều 32: Trách nhiệm của Bộ Tài chính

Đề nghị bổ sung khoản 7:

7. Quy định trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm trong việc cung cấp thông tin về số lần gây tai nạn của xe, chủ xe cơ giới (trường hợp trực tiếp lái xe) cho doanh nghiệp bảo hiểm khác trong trường hợp chủ xe muốn thay đổi doanh nghiệp bảo hiểm.”

Điều 33: Trách nhiệm của Bộ Công an

Đề nghị sửa đổi Khoản 3 như sau:

"3. Quy định cụ thể cơ quan Công an có trách nhiệm cung cấp cho Doanh nghiệp bảo hiểm bản sao các tài liệu liên quan đến các vụ tai nạn giao thông quy định tại khoản 4, Điều 14 đáp ứng thời hạn yêu cầu, thanh toán và khiếu nại bồi thường quy định tại Điều 15 Nghị định này".

Đề nghị sửa đổi Khoản 4 như sau:

"4. Quy định cụ thể cơ quan Công an có trách nhiệm đấu tranh phòng chống tội phạm trong lĩnh vực bảo hiểm trách nhiệm dân sự của xe cơ giới; phối hợp với cơ quan chức năng của Bộ Tài Chính trong việc kiểm tra, giám sát các doanh nghiệp bảo hiểm trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới".


Đề nghị sửa đổi Khoản 5 như sau:

5. Quy định cụ thể cơ quan Công an có trách nhiệm thống kê, tổng hợp, chia sẻ thông tin về xe cơ giới do ngành mình quản lý và số lần vi phạm quy định pháp luật về TTATGT và số lần gây tai nạn của xe và người lái xe trong cơ sở dữ liệu về bảo hiểm trách nhiệm dân sự của xe cơ giới; hoặc định kỳ hàng tháng cung cấp cho cơ quan quản lý nhà nước về Bảo hiểm của Bộ Tài chính và Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam để phục vụ cho công tác quản lý bảo hiểm trách nhiệm dân sự của xe cơ giới."

Điều 35: Trách nhiệm của Bộ Y tế

Đề nghị sửa đổi như sau

"Quy định trách nhiệm của các cơ sở Y tế trong việc cung cấp bản sao hồ sơ, bệnh án, các tài liệu liên quan đến việc cấp cứu, chữa trị các nạn nhân bị tai nạn giao thông đường bộ để phục vụ công tác hoàn thiện hồ sơ bồi thường, bảo đảm quyền lợi của người tham gia bảo hiểm."

Trên đây là ý kiến đóng góp Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia đề Bộ Tài chính xem xét, tổng hợp. / 

Nơi nhận:

- Như trên;
- PTTg, TTtr CP, CT UBATGTQG (để b/c);
- Các Phó CT Ủy ban ATGTQG;
- Đ/c Trần Văn Hiếu - TTtr Bộ Tài chính,
UV UBATGTQG;
- Lưu: VT.

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Khuất Việt Hùng

**ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

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

Số: 926/UBND-ĐT

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 17 tháng 3 năm 2020

Về góp ý dự thảo Nghị định về bảo hiểm
bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe
cơ giới

Kính gửi: Bộ Tài chính

Theo đề nghị của Bộ Tài chính tại Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17 tháng 01 năm 2020 về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới;

Sau khi nghiên cứu hồ sơ, Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh thống nhất với nội dung dự thảo Nghị định và không có ý kiến góp ý bổ sung.

Kính gửi Bộ Tài chính xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TTUB: CT, các PCT;
- Sở Tài chính;
- VPUB: CVP, PVP/ĐT;
- Phòng ĐT;
- Lưu: VT, (ĐT-HS) 01.



**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**

Võ Văn Hoan



Am & UBH

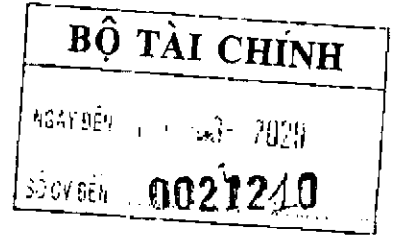
**ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

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

Số: **793** /UBND-KT

Hà Nội, ngày **09** tháng **3** năm **2020**

V/v tham gia ý kiến dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.



Kính gửi: Bộ Tài chính.

Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội nhận được Văn bản số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Về việc này, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội có ý kiến như sau:

Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội cơ bản thống nhất với dự thảo hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định của Bộ Tài chính và có một số ý kiến như sau:

1. Tại Điều 1 về phạm vi điều chỉnh; Khoản 3, Điều 2 về đối tượng áp dụng; Khoản 2, Khoản 8, Điều 3 về giải thích từ ngữ;... các cụm từ “*cơ quan, tổ chức, cá nhân*” và “*tổ chức, cá nhân*” sử dụng không thống nhất; đồng thời, dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới chưa giải thích rõ “*tổ chức*” bao gồm những cơ quan, đơn vị nào. Do vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, chỉnh sửa:

1.1. Sử dụng thống nhất cụm từ “*tổ chức, cá nhân*” trong các nội dung dự thảo của Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

1.2. Bổ sung thêm Khoản 4, Điều 2 về đối tượng áp dụng (*hoặc bổ sung vào điều 3 về giải thích từ ngữ*), cụ thể:

Tổ chức được quy định tại Nghị định này bao gồm:

- a) Cơ quan nhà nước;
- b) Đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân;
- c) Đơn vị sự nghiệp công lập;
- d) Cơ quan Đảng Cộng sản Việt Nam;
- đ) Tổ chức chính trị - xã hội, tổ chức chính trị - xã hội - nghề nghiệp, tổ chức xã hội, tổ chức xã hội - nghề nghiệp;
- e) Doanh nghiệp và các tổ chức kinh tế;
- g) Các tổ chức khác được thành lập theo quy định của pháp luật.

(Được quy định tại Điều 9, Điều 10, Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 2013; Điều 75, Điều 76, Bộ luật Dân sự năm 2015).

2. Tại Khoản 7, Điều 3 về giải thích từ ngữ đề nghị bổ sung, sửa thành:

Bên mua bảo hiểm là chủ xe cơ giới giao kết hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự với doanh nghiệp bảo hiểm và đóng phí bảo hiểm. Bên mua bảo hiểm có thể đồng thời là người được bảo hiểm hoặc người thụ hưởng (*quy định tại Khoản 6, Điều 3 Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2000; Luật sửa đổi, bổ sung Luật kinh*


Ab


doanh bảo hiểm năm 2010). Quy định này nhằm bảo đảm quyền lợi của bên mua bảo hiểm là chủ xe cơ giới (bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự) như quyền lợi của bên mua bảo hiểm (người được bảo hiểm hoặc người thụ hưởng) đối với các loại hình bảo hiểm khác.



3. Tại Điểm a, Khoản 2, Điều 33 quy định “yêu cầu chủ xe cơ giới xuất trình Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực khi làm thủ tục cấp đăng ký xe” và tại Điểm b, Khoản 2, Điều 33 quy định “yêu cầu chủ xe phải mua bảo hiểm” đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu lược bỏ nội dung trên. Do hiện nay, với tinh thần vì nhân dân phục vụ, Bộ Công an đã và đang tiến hành giảm thiểu các thủ tục hành chính trên nhiều lĩnh vực, trong đó có lĩnh vực đăng ký phương tiện. Việc quy định thêm 01 loại giấy tờ bắt buộc (Giấy chứng nhận bảo hiểm) khi làm thủ tục cấp đăng ký là không cần thiết và không bảo đảm quyền dân sự của công dân được quy định tại Khoản 1, Điều 2, Bộ Luật dân sự quy định “các quyền dân sự được công nhận, tôn trọng, bảo vệ và bảo đảm theo Hiến pháp và pháp luật”.

4. Tại Khoản 5, Điều 33 về trách nhiệm của Bộ Công an, đề nghị cơ quan dự thảo sửa đổi cụm từ “...ngành mình...” thành “...ngành Công an...”.

Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội đề nghị Bộ Tài chính tổng hợp, báo cáo Chính phủ theo quy định./.

Nơi nhận: 

- Như trên;
 - Chủ tịch UBND Thành phố;
 - PCT UBND Thành phố;
 - Nguyễn Thế Hùng, Nguyễn Doãn Toàn;
 - VPUB: PCVP ^{VT}Anh,
 - KT, TKBT;
 - Lưu: VT, KT _(Nam) 
- 5883 - 8

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH 
PHÓ CHỦ TỊCH 



Nguyễn Doãn Toàn

Số: 395 /STC-TCĐN
V/v Tham gia góp ý dự thảo Nghị
định về bảo hiểm bắt buộc TNDS
của chủ xe cơ giới.

Phú Yên, ngày 19 tháng 02 năm 2020

Kính gửi: Bộ Tài chính.

Thực hiện ý kiến của Bộ Tài chính tại Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; ý kiến chỉ đạo của UBND tỉnh tại Công văn số 458/UBND-KT ngày 03/02/2020; sau khi nghiên cứu tài liệu và lấy ý kiến của các đơn vị có liên quan, Sở Tài chính tham gia góp ý dự thảo như sau:

Cơ bản thống nhất với nội dung dự thảo Nghị định và tham gia góp ý một số nội dung sau:

- Tại khoản 6, Điều 3, dự thảo nêu: *“Lái xe là người điều khiển xe cơ giới”*; Đề nghị chỉnh sửa lại: **Người lái xe là người điều khiển xe cơ giới**. Lý do: cho phù hợp với quy định tại khoản 24, Điều 3 Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

- Tại khoản 1, Điều 9 dự thảo nêu: *“Mức trách nhiệm bảo hiểm là số tiền tối đa mà doanh nghiệp bảo hiểm có thể phải chi trả đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng và tài sản của bên thứ ba và hành khách do xe cơ giới gây ra trong mỗi vụ tai nạn xảy ra thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm”*. Đề nghị sửa lại là: *“Mức trách nhiệm bảo hiểm là số tiền tối đa mà doanh nghiệp bảo hiểm có thể phải chi trả đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng và tài sản của bên thứ ba và hành khách theo hợp đồng vận chuyển hành khách do xe cơ giới gây ra trong mỗi vụ tai nạn xảy ra thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm”*. Lý do: phù hợp với Điều 6 dự thảo Nghị định.

- Tại khoản 2, Điều 9 dự thảo Nghị định nêu: *“Căn cứ chi phí thực tế về giá dịch vụ khám, chữa bệnh, chăm sóc y tế và chi phí khắc phục thiệt hại về tài sản, Bộ Tài chính quy định mức trách nhiệm bảo hiểm”*. Đề nghị bổ sung cụm từ tính mạng vào trước cụm từ tài sản, cụ thể: *“Căn cứ chi phí thực tế về giá dịch vụ khám, chữa bệnh, chăm sóc y tế và chi phí khắc phục thiệt hại về **tính mạng**, tài sản, Bộ Tài chính quy định mức trách nhiệm bảo hiểm”*.

- Tại khoản 1, Điều 11 dự thảo nêu: *“Hợp đồng bảo hiểm chỉ được chấm dứt trong những trường hợp sau: ...”*. Đề nghị sửa lại là: *“**Ngoài các trường hợp chấm dứt hợp đồng theo quy định của Bộ Luật dân sự, hợp đồng bảo hiểm còn được chấm dứt trong những trường hợp sau:....**”*. Lý do: Phù hợp với Bộ Luật Dân sự năm 2015 và Luật kinh doanh Bảo hiểm năm 2010.

- Tại mục III, phần B, Phụ lục số 1 ban hành kèm theo dự thảo Nghị định, đề nghị bổ sung số thứ tự các khoản, điểm quy định về tỷ lệ tổn thương cơ thể do tổn thương hệ hô hấp, cụ thể tại: **Tổn thương xương ức; Tổn thương xương sườn và thần kinh liên sườn; Tổn thương màng phổi; Tổn thương phổi; Tổn thương khí**

quản, phế quản; Tổn thương khí quản, phế quản đơn thuần; Tổn thương cơ hoành; Tổn thương cơ hoành không phải can thiệp phẫu thuật, không có biến chứng; Rối loạn thông khí phổi; Tâm phế mạn tính.

Trên đây là ý kiến của Sở Tài chính Phú Yên, kính đề nghị Bộ Tài chính
tổng hợp

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- Lãnh đạo Sở;
- Lưu: VT, TCDN, Trí.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**

**Sở Tài Chính
Tỉnh Phú Yên**



19.02.2020

16:18:40

+07:00

Hồ Quang Đệ



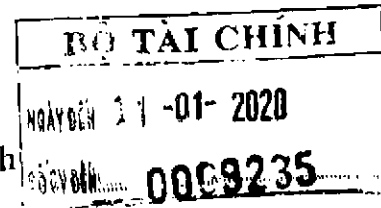
**ỦY BAN NHÂN DÂN
 TỈNH QUẢNG NAM**

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

Số: *Adđ* /UBND-KTTH

Quảng Nam, ngày *21* tháng *01* năm 2020

V/v góp ý hồ sơ dự thảo Nghị
 định về bảo hiểm bắt buộc
 TNDS của chủ xe cơ giới



Kính gửi:

Sở Tài chính

Thực hiện Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; UBND tỉnh có ý kiến như sau:

Giao Sở Tài chính chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan nghiên cứu, góp ý hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới gửi Bộ Tài chính (thay UBND tỉnh) trước ngày **16/02/2020** theo yêu cầu tại Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 và báo cáo UBND tỉnh theo dõi, chỉ đạo./.

*(Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính
 và văn bản liên quan gửi theo trực liên thông điện tử)*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ Tài chính (h/c);
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- CPVP;
- Lưu: VT, KTN, KTTH, TH.

**TL. CHỦ TỊCH
 KT. CHÁNH VĂN PHÒNG
 PHỤ CHÁNH VĂN PHÒNG**



Nguyễn Ngọc Nam



**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU**

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

Số: 2208 /UBND-VP

Bà Rịa - Vũng Tàu, ngày 12 tháng 3 năm 2020

V/v Góp ý dự thảo Nghị định về bảo
hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự

BỘ TÀI CHÍNH	
ĐẾN Số: 0024522	
Ngày: 20-03-2020	
Chuyên: Cục QLKT	
Số và ký hiệu HS:	

Kính gửi: Bộ Tài chính.

Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu nhận được Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Sau khi nghiên cứu nội dung dự thảo Thông tư của Bộ Tài chính, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có ý kiến góp ý như sau:

1. Tại khoản 1, Điều 32 - Trách nhiệm của Bộ Tài chính, dự thảo Nghị định nêu: "1. Chủ trì hướng dẫn, tuyên truyền thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới."

Đề nghị điều chỉnh: "1. Chủ trì hướng dẫn thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới."

Lý do: Nhiệm vụ tuyên truyền, phổ biến về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới thuộc trách nhiệm của Bộ Thông tin và Truyền thông.

2. Về thể thức, kỹ thuật trình bày văn bản:

- Tại phần căn cứ pháp lý dự thảo Nghị định: Đề nghị chỉnh sửa chính xác ngày, tháng, năm ban hành văn bản như sau: Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008.

- Đề nghị thống nhất cách trình bày ngày, tháng, năm ban hành các văn bản được viện dẫn theo hình thức "ngày... tháng... năm..." hoặc "ngày.../.../..." và thống nhất dấu chấm phẩy (;) hoặc dấu chấm (.) khi kết thúc các điểm; đồng thời không viết hoa chữ "k" trong từ "khoản" và không sử dụng dấu phẩy (,) khi viện dẫn khoản, điều trong toàn văn dự thảo Nghị định.

Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, kiểm tra chính lý chính xác việc viện dẫn các văn bản có liên quan tại chú thích số 41 trang 14 và chú thích số 55, 56 trang 18 của dự thảo Nghị định theo đúng quy định pháp luật hiện hành.

- Tại khoản 2 Điều 45 dự thảo Nghị định, đề nghị thực hiện việc viện dẫn Nghị định số 214/2013/NĐ-CP theo đúng quy định tại khoản 1 Điều 75 Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ như sau: Nghị định số 214/2013/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2013 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16 tháng 9 năm 2008 của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

- Chỉnh sửa lại việc đánh số trang của dự thảo Nghị định và Phụ lục 1 theo

T2 (13)
đ BMV
vấn viết hoa
chủ khoản, số đầu

đúng quy định tại Điều 76 Nghị định số 34/2016/NĐ-CP nêu trên: không đánh số trang thứ nhất, số trang được đặt canh giữa theo chiều ngang trong phần lề trên của văn bản. Số trang của phụ lục được đánh số riêng theo từng phụ lục.


- Ngoài ra tại Phụ lục 1, đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, chỉnh lý chính xác việc viện dẫn các mục có liên quan tại Mục 1.3.3, 1.4.3 trang 17 và đồng thời sửa lỗi chính tả từ “*khuy*” trang 21.

Trên đây là ý kiến của UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, kính gửi Bộ Tài chính xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Sở Tài chính;
- Lưu: VT, TH.

KT. CHỦ TỊCH

PHÓ CHỦ TỊCH 

Nguyễn Thành Long



Bộ Tư pháp
05.03.2020
16:41:44
+07:00

BỘ TƯ PHÁP

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

Số: 727/BTP-PLDSKT
V/v góp ý dự thảo Nghị định về bảo
hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự
của chủ xe cơ giới

Hà Nội, ngày 05 tháng 02 năm 2020

Kính gửi: Bộ Tài chính

Trả lời Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về việc đề nghị góp ý dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (sau đây gọi là dự thảo Nghị định), Bộ Tư pháp có ý kiến như sau:

I. Về các vấn đề chung

Đề nghị xây dựng Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự (TNDS) của chủ xe cơ giới đã được thông qua tại Nghị quyết số 98/NQ-CP ngày 12/11/2019 của Chính phủ. Do đó, việc Bộ Tài chính xây dựng dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới là có cơ sở và cần thiết. Tuy nhiên, đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát kỹ những nội dung quy định tại Chương II, Chương III, Chương IV dự thảo Nghị định, đảm bảo cụ thể hóa đúng và đầy đủ 03 chính sách đã được thông qua. Trong trường hợp nội dung dự thảo Nghị định chưa thể hiện đúng, đầy đủ hoặc có những quy định nằm ngoài nội dung chính sách đã được phê duyệt theo đề nghị tại Tờ trình số 127/TTr-BTC ngày 3/9/2019 của Bộ Tài chính, đề nghị cơ quan soạn thảo cân nhắc và đưa ra giải trình cụ thể trong Tờ trình Chính phủ.

II. Về nội dung dự thảo Nghị định

1. Về phạm vi điều chỉnh

Về cơ bản, Bộ Tư pháp nhất trí với phạm vi điều chỉnh của dự thảo Nghị định, tuy nhiên, để bảo đảm sự rõ ràng, minh định hơn nữa của quy định pháp luật, đề nghị cân nhắc lại nội dung về “quyền và nghĩa vụ của cơ quan, tổ chức, cá nhân trong việc thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới” theo hướng làm rõ “cơ quan” này là cơ quan nào? Nếu là cơ quan có chức năng quản lý nhà nước về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới thì việc xác định “trách nhiệm” sẽ là phù hợp hơn.

2. Về giải thích từ ngữ

Đề nghị rà soát các quy định tại Điều 3 dự thảo Nghị định vì một số khái niệm như xe cơ giới, phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, hành khách... đã được quy định tại Điều 3 Luật Giao thông đường bộ năm 2008, do đó, không quy định lại trong dự thảo Nghị định để bảo đảm phù hợp của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015.

3. Về áp dụng điều ước quốc tế

Đề nghị bỏ quy định này vì việc áp dụng điều ước quốc tế và pháp luật trong nước đã được quy định tại Điều 6 Luật ký kết, gia nhập và thực hiện Điều ước quốc tế, không nhắc lại trong dự thảo Nghị định.

4. Về nguyên tắc tham gia bảo hiểm

Khoản 1 Điều 5 dự thảo Nghị định quy định: “*Doanh nghiệp bảo hiểm và bên mua bảo hiểm triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới theo điều kiện, mức phí bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm quy định tại Nghị định này và quy định của Bộ Tài chính*”. Quy định này có thể dẫn đến cách hiểu còn những quy định khác của Bộ Tài chính bên cạnh những quy định về điều kiện, mức phí bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm được quy định tại Nghị định này. Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, chỉnh lý theo hướng Bộ Tài chính quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành, đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất trong áp dụng pháp luật.

5. Về phí bảo hiểm

Khoản 2 Điều 8 dự thảo Nghị định đưa ra một loạt tiêu chí để Bộ Tài chính quy định mức phí bảo hiểm. Tuy nhiên, với cách quy định tại khoản 2 Điều 8 còn khá chung chung, đơn giản như chưa làm rõ “dựa trên số liệu thống kê” là số liệu nào? Chưa lượng hóa được các tiêu chí xác định như “bảo đảm khả năng thanh toán của doanh nghiệp bảo hiểm”, “tương xứng với điều kiện bảo hiểm”... Bộ Tư pháp cho rằng, các tiêu chí để làm căn cứ tính toán, xây dựng lên mức phí bảo hiểm là quan trọng, đảm bảo tính khả thi, công bằng và hiệu quả của việc làm này. Do vậy, cơ quan soạn thảo cần rà soát và hoàn thiện hơn nữa các nội dung tại khoản 2 Điều 8 theo hướng làm rõ, lượng hóa được các tiêu chí tính toán phí bảo hiểm cho phù hợp, thuận lợi trong áp dụng và thực hiện pháp luật.

Khoản 3 Điều 8 dự thảo Nghị định quy định: “*Căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm...*”. Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, cân nhắc khi đưa ra quy định việc điều chỉnh tăng phí bảo hiểm là nghĩa vụ bắt buộc đối với doanh nghiệp bảo hiểm, đảm bảo quyền chủ động trong tổ chức hoạt động và giao kết thực hiện nghĩa vụ dân sự của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, việc đưa ra căn cứ để điều chỉnh tăng phí bảo hiểm dựa vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới chưa có cơ sở xác định, có thể gây lúng túng trong quá trình thực hiện pháp luật. Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, làm rõ số liệu về “số lần gây tai nạn” do cơ quan nào cung cấp hay do chủ xe cơ giới khai báo để đảm bảo tính minh bạch, tránh gian lận trong bảo hiểm. Trong trường hợp do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cung cấp thì đề nghị cơ quan soạn thảo phân tích, đánh giá chi phí, thủ tục hành chính phát sinh (nếu có).

6. Về mức trách nhiệm bảo hiểm

Khoản 1 Điều 9 dự thảo Nghị định quy định về mức trách nhiệm bảo hiểm là số tiền tối đa mà doanh nghiệp bảo hiểm có thể phải trả. Tuy nhiên, mục tiêu đề ra đối với việc quy định mức trách nhiệm bảo hiểm để đáp ứng cơ bản chi phí thực tế về giá dịch vụ khám, chữa bệnh, chăm sóc y tế thiệt hại về người và chi phí khắc phục thiệt hại về tài sản. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, cân nhắc chỉnh lý nội dung này theo hướng quy định mức tối thiểu để phù hợp với mục tiêu chính sách và đảm bảo quyền tự nguyện, tự do thỏa thuận trong giao kết hợp đồng bảo hiểm giữa doanh nghiệp bảo hiểm và bên mua bảo hiểm.

7. Về chấm dứt hợp đồng bảo hiểm

Khoản 4 Điều 11 dự thảo Nghị định quy định: “sau 15 ngày kể từ ngày nhận được thông báo mà chủ xe cơ giới không thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm mặc nhiên được chấm dứt”. Đề nghị cân nhắc, làm rõ trường hợp nếu trong thời hạn chưa hết 15 ngày mà có phát sinh sự kiện bảo hiểm thì doanh nghiệp bảo hiểm có thực hiện việc chi trả bảo hiểm, bồi thường thiệt hại không và làm rõ cơ chế xử lý hậu quả của việc phát sinh này (nếu có).

8. Về nguyên tắc bồi thường

Khoản 5 Điều 13 dự thảo Nghị định quy định: “... số tiền bồi thường chỉ được tính theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên”. Bộ Tư pháp cho rằng, việc tham gia nhiều hợp đồng bảo hiểm là nhu cầu và quan hệ dân sự giữa bên tham gia và doanh nghiệp bảo hiểm, do vậy, để bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của bên tham gia bảo hiểm, đề nghị cơ quan soạn thảo giải trình rõ lý do của việc lựa chọn “hợp đồng bảo hiểm đầu tiên” quy định tại dự thảo Nghị định.

9. Về thời hạn yêu cầu thanh toán và khiếu nại bồi thường

Khoản 3 Điều 15 dự thảo Nghị định quy định: “thời hạn thanh toán bồi thường... là 15 ngày... và không quá 30 ngày đối với trường hợp phải tiến hành xác minh hồ sơ”.

Khoản 4 Điều 15 dự thảo Nghị định quy định: “trường hợp từ chối bồi thường, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo văn bản ... trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được hồ sơ yêu cầu bồi thường bảo hiểm”.

Như vậy, thời hạn tối đa thanh toán bồi thường và thời hạn tối đa để từ chối bồi thường cách nhau 15 ngày, vậy quyền lợi và nghĩa vụ của bên tham gia bảo hiểm trong khoảng thời gian 15 ngày khi hết thời hạn thanh toán bồi thường mà vẫn chưa nhận được thông báo từ chối thanh toán được giải quyết như thế nào? Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát lại cách tính toán các mốc thời hạn trên nhằm đảm bảo tính khả thi và đồng bộ của quy định.

10. Về nghĩa vụ của bên mua bảo hiểm

Đề nghị cần nhắc lại quy định tại khoản 2 Điều 17 dự thảo Nghị định theo hướng: “*tạo điều kiện thuận lợi để ...*” không phải là nghĩa vụ mà việc để doanh nghiệp bảo hiểm xem xét tình trạng xe là một nghĩa vụ đương nhiên của bên mua, nó liên quan chặt chẽ đến việc xác định mức phí và phạm vi trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm.

11. Về giải quyết tranh chấp

Điều 20 dự thảo Nghị định quy định: “*Mọi tranh chấp phát sinh từ hợp đồng bảo hiểm trước hết giải quyết trên cơ sở thương lượng theo thỏa thuận tại hợp đồng bảo hiểm hoặc theo thủ tục hòa giải thương mại trước khi đưa ra giải quyết tại Tòa án có thẩm quyền*”. Đề nghị cơ quan soạn thảo cần nhắc lại quy định nêu vì theo quy định tại khoản 1 Điều 4 Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015 thì “*Cơ quan, tổ chức, cá nhân do Bộ luật này quy định có quyền khởi kiện vụ án dân sự, yêu cầu giải quyết việc dân sự tại Tòa án có thẩm quyền để yêu cầu Tòa án bảo vệ công lý, bảo vệ quyền con người, quyền công dân, bảo vệ lợi ích của Nhà nước, quyền và lợi ích hợp pháp của mình hoặc của người khác*”. Bên cạnh đó, trong thực tế, các bên còn có thể lựa chọn cơ quan trọng tài là thiết chế trung gian để giải quyết tranh chấp hợp đồng bảo hiểm của mình. Do vậy, việc đưa ra quy định tại Điều 20 của dự thảo Nghị định là chưa phù hợp với quy định nêu trên của Bộ luật Tố tụng dân sự và pháp luật về trọng tài.

12. Về quản trị, điều hành hoạt động của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới

Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, cần nhắc bổ sung nội dung quy định về trách nhiệm của Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới đối với việc quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới; đảm bảo tính công khai, minh bạch và trách nhiệm trong vận hành Quỹ này, đồng thời cụ thể hóa các vấn đề khác liên quan cho phù hợp với Chính sách 3 (Quản lý, vận hành và khai thác Cơ sở dữ liệu bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới).

13. Về quản lý, vận hành và khai thác cơ sở dữ liệu

Khoản 1 Điều 29 dự thảo Nghị định quy định về cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm xe cơ giới, việc quản lý và khai thác cơ sở dữ liệu này. Tuy nhiên, việc thu thập, lưu trữ, khai thác cơ sở dữ liệu bảo hiểm nêu trên, nếu không có cơ chế quản lý và sử dụng khả thi, chặt chẽ có thể ảnh hưởng đến việc bảo vệ cơ sở dữ liệu (bí mật) đời tư của các chủ thể tham gia bảo hiểm. Do vậy, để hạn chế phát sinh các bất cập, lúng túng trong việc áp dụng quy định này trong thực tế, cơ quan soạn thảo cần nghiên cứu, làm rõ mục đích (chính sách) của việc cần phải có cơ sở dữ liệu này (để phục vụ cho công tác chi trả bồi thường của doanh nghiệp hay phục vụ cho công tác quản lý nhà nước của cơ quan quản lý nhà nước), qua đó, rà soát, đưa ra các cơ chế, biện pháp kiểm soát, quản lý và sử dụng cơ sở dữ liệu, bảo đảm không vi phạm quyền bảo vệ dữ liệu đời tư của tổ chức, cá nhân có liên quan.

14. Về tổ chức thực hiện

Dự thảo Nghị định giao nhiệm vụ cho nhiều Bộ, ngành, cơ quan có liên quan, hiệp hội. Đề nghị cơ quan soạn thảo lấy ý kiến thống nhất từ các Bộ, ngành, cơ quan có liên quan, hiệp hội được đề cập đến trong dự thảo Nghị định, đảm bảo sự đồng thuận, khả thi trong triển khai thực hiện sau khi Nghị định này có hiệu lực.

15. Về nội dung khác

Dự thảo Nghị định đưa ra nhiều con số như: tối đa là 15% (khoản 3 Điều 8); 70% phần phí bảo hiểm (khoản 3 Điều 11); giảm trừ tối đa 5% (khoản 3 Điều 18)... Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, thuyết minh thêm căn cứ thực tế và cơ sở tính toán cho việc xây dựng các con số này trong Tờ trình Chính phủ, tạo cơ sở thông tin đầy đủ cho việc xem xét và đánh giá tính khả thi của quy định.

III. Về việc tuân thủ trình tự, thủ tục soạn thảo Nghị định

1. Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát dự thảo Nghị định với các quan điểm, chủ trương của Đảng, chính sách của Nhà nước và hệ thống pháp luật có liên quan đến bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới để bảo đảm sự phù hợp của dự thảo Nghị định với chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước và bảo đảm tính thống nhất với hệ thống pháp luật.

2. Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo có báo cáo rà soát dự thảo Nghị định với các Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

3. Dự thảo Nghị định có thể làm phát sinh các thủ tục hành chính, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo có báo cáo đánh giá tác động về thủ tục hành chính theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015.

Trên đây là ý kiến của Bộ Tư pháp đối với dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, xin gửi Bộ Tài chính để tham khảo.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- TT Phan Chí Hiếu (để b/c);
- PVT Nguyễn Chi Lan (để biết);
- Lưu: VT, PLDSKT (KTN, BTQ).

TH. BỘ TRƯỞNG
VỤ TRƯỞNG VỤ PHÁP LUẬT DÂN SỰ-KINH TẾ



Nguyễn Thanh Tú



BỘ NGOẠI GIAO

Số: 719 /BNG-LPQT

V/v góp ý dự thảo 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

Hà Nội, ngày 02 tháng 3 năm 2020

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN: 04-03-2020
SỐ CV ĐẾN: 0018840

Kính gửi: Bộ Tài chính.

Phúc Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Quý Bộ (văn bản đến Bộ Ngoại giao ngày 21/02/2020) đề nghị góp ý dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, trong phạm vi lĩnh vực phụ trách, Bộ Ngoại giao có ý kiến như sau:

1. Về chủ trương

Bộ Ngoại giao nhất trí với việc xây dựng và ban hành Nghị định nêu trên thay thế Nghị định số 103/2018/NĐ-CP ngày 16/9/2008 của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 103/2008/NĐ-CP, phù hợp với Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2012 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021 và ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Quyết định số 242/QĐ-TTg ngày 28/02/2012 để hoàn thiện chế độ bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và xây dựng cơ sở dữ liệu cho thị trường bảo hiểm, nhằm nâng cao hiệu quả trong công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực bảo hiểm, góp phần thực hiện mục tiêu an sinh – xã hội của Đảng và Nhà nước.

2. Về dự thảo Nghị định

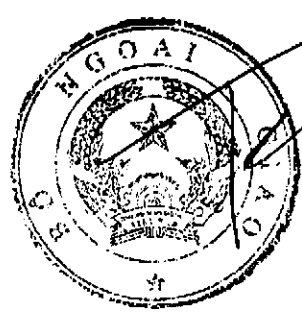
- Tại phần văn bản căn cứ, đề nghị bổ sung thêm Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật kinh doanh bảo hiểm, Luật sớ hữu trí tuệ năm 2019.
- Tại Khoản 3 Điều 3, đề bảo đảm tính thống nhất của hệ thống pháp luật, đề nghị cân nhắc về định nghĩa xe cơ giới bao gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và xe chuyên dùng, trong khi Điều 3 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định xe cơ giới chỉ là phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (Khoản 18), tách biệt với xe máy chuyên dùng (Khoản 20).
- Tại Điều 4, đề nghị cân nhắc sự cần thiết của việc đề cập cụ thể tới Nghị định thư số 5 về Chương trình bảo hiểm bắt buộc xe cơ giới ASEAN vì dự thảo quy định về điều ước quốc tế đã có thể bao gồm được Nghị định thư này.
- Tại Khoản 3 Điều 8, đề nghị cân nhắc về cơ sở điều chỉnh phí bảo hiểm: (i) không chỉ căn cứ vào số lần mà còn xem xét tới mức độ nghiêm trọng của việc gây tai nạn; (ii) việc đánh giá cần gắn liền với từng chủ xe, không nên gắn với xe như

quy định trong dự thảo vì xe có thể được chuyển nhượng hoặc mua mới sau khi gây tai nạn.

Bộ Ngoại giao trân trọng trao đổi để Quý Bộ tham khảo, tổng hợp./.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

- Nơi nhận:*
- Như trên;
 - Cục QTTV;
 - Lưu: HC, LPQT(Hai).



Lê Hoài Trung



VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ
CÔNG TTTĐT CHÍNH PHỦ

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

Số: 159 /TTĐT-DLĐT

Hà Nội, ngày 16 tháng 3 năm 2020

V/v Góp ý dự thảo văn bản quy
phạm pháp luật.

BỘ TÀI CHÍNH	
ĐẾN	Số: 0023779
Ngày:	19-03-2020
Chuyên:	CS. QLĐT
Số và ký hiệu HS:	

Kính gửi: Bộ Tài chính

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 80/2015/QH13 trong đó có quy định về việc lấy ý kiến các cơ quan, tổ chức và cá nhân đối với Dự thảo văn bản quy phạm pháp luật trên Cổng Thông tin điện tử Chính phủ,

Sau khi nhận được từ Bộ Tài chính dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, Cổng Thông tin điện tử Chính phủ đã đăng toàn văn nội dung dự thảo trên để lấy ý kiến đóng góp của các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp và nhân dân cả trong và ngoài nước trong 60 ngày theo quy định.

Sau 60 ngày đăng tải, Cổng Thông tin điện tử Chính phủ không nhận được ý kiến góp ý nào của công dân, tổ chức đối với dự thảo do quý cơ quan chủ trì soạn thảo. /.

Nơi nhận:

- Như trên;
- VPCP: BTCN (để b/c),
các Vụ: KTTH, PL;
- TGD;
- Lưu: VT, DLĐT, PH

TỔNG GIÁM ĐỐC

Vi Quang Đạo

BỘ NỘI VỤ

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

Số: 473 /BNV-PC

Hà Nội, ngày 03 tháng 02 năm 2020

V/v góp ý đối với dự thảo Nghị định
về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm
dân sự của chủ xe cơ giới

Kính gửi: Bộ Tài chính

Trả lời công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính về việc tham gia ý kiến đối với dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, Bộ Nội vụ có ý kiến như sau:


Nhất trí với dự thảo Nghị định nêu trên do Bộ Tài chính chuẩn bị.

Trên đây là ý kiến của Bộ Nội vụ gửi Bộ Tài chính để tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Lưu: VT, PC.

TL. BỘ TRƯỞNG
VỤ TRƯỞNG VỤ PHÁP CHẾ



Phạm Đức Toàn

Ký bởi: Bộ Nội vụ
Email: bonoivu@moha.gov.vn
Cơ quan: Bộ Nội vụ
Ngày ký: 03-02-2020 07:46:11 +07:00

Phạm Đức Toàn

BỘ CÔNG AN

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 384/BCA-V03

Hà Nội, ngày 24 tháng 02 năm 2020

V/v tham gia ý kiến dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM

ĐẾN NGÀY: 25-02-2020

SỐ CV ĐẾN: 512

Kính gửi: Bộ Tài chính

BỘ TÀI CHÍNH

NGÀY ĐẾN: 25-02-2020

SỐ CV ĐẾN: 0016721

Trả lời Công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17/01/2020 của Bộ Tài chính đề nghị tham gia ý kiến dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, Bộ Công an có ý kiến như sau:

1. Về hồ sơ bồi thường (Điều 14 dự thảo Nghị định)

a) Bổ sung vào điểm c khoản 1 Điều 14 giấy tờ là thẻ Căn cước công dân cho đầy đủ hơn.

b) Chính lý lại khoản 4 Điều 14 như sau: *Bản sao các tài liệu liên quan của cơ quan có thẩm quyền về vụ tai nạn do doanh nghiệp bảo hiểm thu thập, gồm: Thông báo sơ bộ kết quả điều tra ban đầu vụ tai nạn giao thông hoặc thông báo kết luận điều tra, giải quyết vụ tai nạn giao thông (khi đã kết thúc điều tra) kèm theo một số ảnh khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm phương tiện liên quan đến tai nạn.*

2. Chính lý lại khoản 1 Điều 16 dự thảo Nghị định như sau: *Được lựa chọn doanh nghiệp bảo hiểm để tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Bộ Quốc phòng, Bộ Công an quyết định lựa chọn doanh nghiệp bảo hiểm và hình thức hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới bảo đảm phù hợp với yêu cầu công tác nghiệp vụ của ngành và bí mật nhà nước.*

3. Chính lý lại điểm a khoản 6 Điều 17 dự thảo Nghị định như sau: *Thông báo ngay cho doanh nghiệp bảo hiểm để phối hợp giải quyết, tích cực cứu chữa, hạn chế thiệt hại về người và tài sản, bảo vệ hiện trường vụ tai nạn; thông báo ngay cho cơ quan Công an hoặc chính quyền địa phương nơi gần nhất và phối hợp với cơ quan Công an trong việc điều tra, xác minh nguyên nhân vụ tai nạn giao thông.*

4. Bổ sung vào khoản 1 Điều 26 dự thảo Nghị định một điểm quy định như sau: *Chỉ cho công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.*

5. Về trách nhiệm của Bộ Công an (Điều 33 dự thảo Nghị định)

a) Đề nghị bỏ quy định tại điểm a khoản 2 Điều 33.

b) Chính lý lại khoản 3 như sau: *Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông, Cảnh sát điều tra cung cấp theo quy định bản sao các tài liệu liên quan đến tai nạn giao thông cho doanh nghiệp bảo hiểm để giải quyết bồi thường theo quy định tại khoản 4 Điều 14 Nghị định này.*

Trên đây là ý kiến của Bộ Công an, xin gửi Bộ Tài chính để nghiên cứu, tham khảo.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Đồng chí Bộ trưởng (để báo cáo);
- Đồng chí Thứ trưởng Nguyễn Duy Ngọc (để phối hợp);
- Lưu: VT, V03.

KT. BỘ TRƯỞNG

THỨ TRƯỞNG



[Handwritten signature]

Thứ trưởng Lê Quý Vương

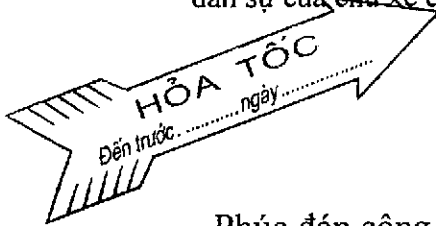
BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

SỐ: 1299/BKHĐT-TCTT

V/v góp ý kiến đối với dự thảo Nghị định bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM	Hà Nội, ngày 02 tháng 3 năm 2020
ĐẾN NGÀY: 03-03-2020	
SỐ CV ĐẾN: 571	

BỘ TÀI CHÍNH	
NGÀY ĐẾN: 03-03-2020	
SỐ CV ĐẾN: 018470	



Kính gửi: Bộ Tài chính

Phúc đáp công văn số 672/BTC-QLBH ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có ý kiến như sau:

- Về Phí bảo hiểm và thanh toán phí bảo hiểm: Tại Khoản 3, Điều 8 của dự thảo Nghị định quy định “*Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định*”, Đề nghị Bộ Tài chính làm rõ, đánh giá tác động của mức biên độ + 15% đối với người mua bảo hiểm.

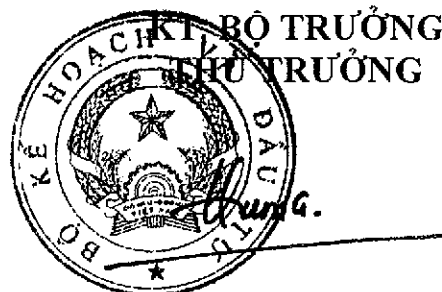
- Về quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới: Quỹ bảo hiểm xe cơ giới đã được thành lập theo quy định tại Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16/09/2008 của Chính phủ về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Để làm rõ hơn các quy định về cơ cấu tổ chức quản lý, điều hành của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới, đề nghị Bộ Tài chính bổ sung đánh giá báo cáo hoạt động của Quỹ trong thời gian từ 2008 đến nay, trong đó bổ sung các thông tin quy mô Quỹ qua từng năm, mục đích và hiệu quả sử dụng của Quỹ...

Ngoài ra, đề nghị Bộ Tài chính bổ sung làm rõ nội dung “*...các quy định khác của pháp luật liên quan*” quy định đối với Hiệp hội Bảo hiểm Việt nam khi quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.

Trên đây là ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, đề nghị Bộ Tài chính tổng hợp, hoàn thiện hồ sơ dự thảo Nghị định./

Nơi nhận:

- Như trên;
- Vụ PC;
- Lưu VT, TCTT_{L4}



Trần Quốc Phương

CHI NHÁNH CÔNG TY BẢO HIỂM BẢO
LÃNH SEOUL TẠI HÀ NỘI

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

Số: *44*/2020/SGIHN

V/v: Xin ý kiến Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt
buộc TNDS của chủ xe cơ giới

Hà Nội, ngày 19 tháng 02 năm 2020

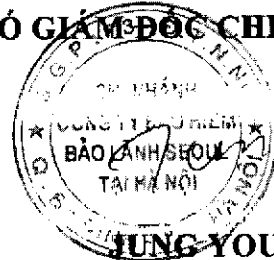
Kính gửi: CỤC QUẢN LÝ GIÁM SÁT BẢO HIỂM

Lời đầu tiên, Chi nhánh Công ty Bảo hiểm Bảo lãnh Seoul tại Hà Nội xin gửi tới Quý Cục lời chào trân trọng và lời chúc tốt đẹp nhất.

Căn cứ theo công văn số 594/BTC-QLBH ngày 16/01/2020 về việc lấy ý kiến Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ, Chi nhánh Công ty Bảo hiểm bảo lãnh Seoul tại Hà Nội không có ý kiến do Chi nhánh chỉ cung cấp dịch vụ bảo hiểm bảo lãnh.

Trân trọng cảm ơn!

**CHI NHÁNH CÔNG TY BẢO HIỂM
BẢO LÃNH SEOUL TẠI HÀ NỘI
PHÓ GIÁM ĐỐC CHI NHÁNH**



JUNG YOUN HO



**CÔNG TY TNHH BẢO HIỂM
PHI NHÂN THỌ MSIG VIỆT NAM**

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

Số: 04.1.2020.1 LCD

V/v: *Đóng góp ý kiến về Dự thảo Nghị định
bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ XCG*

HỘI TÀI CHÍNH Ngày: 17/02/2020
NGÀY ĐẾN: 17 -02- 2020 0014125
SỐ QUẢN LÝ: Bộ Tài chính

Kính gửi: **Cục Quản lý, Giám sát Bảo hiểm Bộ Tài chính**

Theo yêu cầu của Cục Quản lý, Giám sát Bảo hiểm về việc đóng góp ý kiến đối với Dự thảo Nghị định bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, Công ty TNHH Bảo hiểm Phi nhân thọ MSIG Việt Nam (“MSIG VN”) xin gửi đóng góp ý kiến về nội dung Dự thảo Nghị định này như sau:

1. Giải thích từ ngữ (Khoản 3 Điều 3)

- Định nghĩa “Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ” tại điểm a bao gồm “xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự”: đề xuất bổ sung thêm các loại xe tự lái, xe hybrid (kết hợp năng lượng điện và dầu), xe chạy điện thuần túy vào định nghĩa trên.
- Định nghĩa “xe máy chuyên dùng” tại điểm b bao gồm “xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh”: Trên thực tế, có thể có những loại xe chuyên dùng mới phát sinh sau này, do vậy đề xuất bổ sung “và các loại xe máy chuyên dùng khác” vào định nghĩa này.

2. Giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (Khoản 2, 3 Điều 7)

- Đề nghị sửa đổi Khoản 3 Điều 7 Dự thảo Nghị định như sau: “*Giấy chứng nhận bảo hiểm do doanh nghiệp bảo hiểm được tự thiết kế nhưng phải bao gồm các nội dung sau đây:...*”
- Liên quan đến việc cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm và thời hạn thanh toán phí bảo hiểm, Khoản 2 Điều 7 quy định: “...*Doanh nghiệp bảo hiểm chỉ cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm cho chủ xe cơ giới khi chủ xe cơ giới đã đóng đủ phí bảo hiểm hoặc có thỏa thuận với chủ xe cơ giới về thời hạn thanh toán phí bảo hiểm theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm*” và khoản 4, Điều 8 quy định: “*Việc thanh toán phí bảo hiểm thực hiện theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm*”: Theo quy định hiện hành, trường hợp phí bảo hiểm dưới 50 triệu đồng, Giấy chứng nhận bảo hiểm chỉ được cấp và có hiệu lực sau khi khách hàng đóng đủ phí bảo hiểm. Tuy nhiên, trên thực tế các khách hàng doanh nghiệp mua bảo hiểm xe cơ giới trọn gói bao gồm bảo hiểm tự nguyện và bảo hiểm bắt buộc

trách nhiệm dân sự chủ xe cơ giới và thanh toán phí theo hình thức chuyển khoản. Tùy vào quy mô và hệ thống quản lý của doanh nghiệp mà một số doanh nghiệp chỉ thực hiện thanh toán phí vào một ngày cố định trong tháng. Hơn nữa, để đảm bảo kiểm soát chặt chẽ chi phí, các doanh nghiệp thường chỉ thanh toán sau khi đã nhận được đầy đủ hợp đồng bảo hiểm và giấy chứng nhận bảo hiểm. Do đó, đề nghị cho phép các doanh nghiệp mua bảo hiểm được thanh toán phí bảo hiểm theo thời hạn thanh toán phí quy định tại Điểm c Khoản 1.1 Điều 21 Thông tư 50/2017/TT-BTC.

- Khoản 3, Điều 7 có quy định các nội dung phải có trên Giấy chứng nhận bảo hiểm:

+ Đề nghị bỏ yêu cầu số điện thoại của chủ xe cơ giới trong nội dung Giấy chứng nhận bảo hiểm do một số khách hàng không muốn cung cấp các thông tin này.

3. Phí bảo hiểm và thanh toán phí bảo hiểm (Khoản 1, 3, 4 Điều 8)

- Đề nghị bỏ từ “mà chủ xe cơ giới” tại Khoản 1 Điều 8 Dự thảo Nghị định, cụ thể sửa đổi như sau: “*Phí bảo hiểm là khoản tiền phải đóng cho doanh nghiệp bảo hiểm khi mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới*” do trong một số trường hợp phí bảo hiểm được đóng hộ hoặc mua tặng, hoặc chuyển giao, mà không phải chỉ do chủ xe cơ giới đóng.
- Khoản 3 Điều 8 quy định: “*Căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định*”: Mức tăng phí tối đa 15% có thể quá thấp so với những trường hợp lịch sử tổn thất xấu (tỷ lệ tổn thất cao, tăng dần, lặp đi lặp lại...). Do đó, đề xuất cơ quan chức năng sửa đổi căn cứ bồi thường dựa trên “tỷ lệ tổn thất”, mà không phải “số lần gây tai nạn”, cho phép việc tăng phí bảo hiểm tùy theo mức độ rủi ro của xe cơ giới, chủ xe, lái xe (lịch sử tai nạn giao thông) để doanh nghiệp bảo hiểm chủ động tăng phí bảo hiểm tùy theo tình hình tổn thất thực tế. Đồng thời, đề nghị xem xét tăng mức tăng phí bảo hiểm tối đa để đảm bảo doanh nghiệp có thể phát triển lành mạnh đồng thời cũng đảm bảo Khách hàng được bảo vệ đầy đủ.
- Khoản 3 Điều 16 đề cập: “*trong trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm dẫn đến giảm các rủi ro được bảo hiểm, có quyền yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm giảm mức phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm không chấp nhận giảm phí bảo hiểm, bên mua bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm*”: Đề nghị bỏ sung quyền của doanh nghiệp bảo hiểm được giảm phí bảo hiểm bắt buộc trong trường hợp giảm các rủi ro được bảo hiểm.

- Khoản 3 Điều 17 đề cập: “trong trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm, chủ xe cơ giới phải kịp thời thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm để áp dụng phí bảo hiểm phù hợp cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm”: đề nghị bổ sung hướng dẫn tính phí đối với đơn bảo hiểm có thời hạn bảo hiểm dưới 1 năm.

4. Mức trách nhiệm bảo hiểm (Khoản 2 Điều 9)

- Đề nghị sửa đổi Khoản 2 Điều 9 Dự thảo Nghị định như sau: “Căn cứ chi phí thực tế về giá dịch vụ khám, chữa bệnh, chăm sóc y tế và chi phí khắc phục thiệt hại về tài sản, Bộ Tài chính quy định mức trách nhiệm bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới” do Khoản 3 Điều 5 Dự thảo Nghị định có nêu về phân trách nhiệm tự nguyện.

5. Thời hạn và hiệu lực bảo hiểm (Khoản 1 Điều 10)

- Đề xuất bổ sung trường hợp thời hạn bảo hiểm dưới 1 năm quy định tại Thông tư 22/2016/TT-BTC: “Trường hợp chủ xe cơ giới có nhiều xe tham gia bảo hiểm vào nhiều thời điểm khác nhau trong năm nhưng đến năm tiếp theo có nhu cầu đưa về cùng một thời điểm bảo hiểm để quản lý, thời hạn bảo hiểm của các xe này có thể nhỏ hơn 01 năm và bằng thời gian hiệu lực còn lại của hợp đồng bảo hiểm đầu tiên của năm đó. Thời hạn bảo hiểm của năm tiếp theo đối với tất cả các hợp đồng bảo hiểm (đã được đưa về cùng thời hạn) là 01 năm.”

6. Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm (Điều 11)

- Đề nghị bổ sung hướng dẫn trong trường hợp chủ xe cơ giới mua bảo hiểm trùng ở hai công ty bảo hiểm khác nhau do sơ suất đồng thời quy định nguyên tắc hủy hợp đồng trong trường hợp này, cụ thể: chủ xe cơ giới lựa chọn hợp đồng bảo hiểm nào khi yêu cầu hủy hợp đồng, công ty bảo hiểm sẽ hoàn toàn bộ phí đã đóng hay hoàn phí theo quy định tại Khoản 3 Điều 11 Dự thảo Nghị định.
- Đề nghị bổ sung quy định trường hợp chủ xe cơ giới không có thông báo về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, nhưng doanh nghiệp bảo hiểm có những bằng chứng cụ thể về việc xe cơ giới thuộc đối tượng được chấm dứt hợp đồng bảo hiểm và quy định quy trình thông báo, hủy hợp đồng trong trường hợp này.

7. Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm (Điều 12)

Đề nghị bổ sung loại trừ trách nhiệm bảo hiểm trong trường hợp Giấy Chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ không có, hết hiệu lực hoặc không hợp lệ.

8. Nguyên tắc bồi thường (Điều 13)

- Đề nghị sửa đổi Khoản 1 Điều 13 Dự thảo Nghị định như sau: “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 số tiền mà chủ xe cơ giới đã bồi thường hoặc sẽ phải

bồi thường cho người bị thiệt hại dựa trên thiệt hại thực tế bảo hiểm phát sinh và hồ sơ bồi thường hợp lý, hợp lệ”, tránh trường hợp chủ xe cơ giới bồi thường cho bên thứ 3 quá thiệt hại thực tế mà doanh nghiệp bảo hiểm vẫn phải bồi thường.

- Đề nghị sửa đổi Khoản 1 Điều 13 như sau: *“Trường hợp chủ xe cơ giới chết hoặc bị thương tật toàn bộ vĩnh viễn, doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường trực tiếp cho người bị thiệt hại hoặc đại diện hợp pháp của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại đã chết)”*.
- Khoản 2 Điều 13 quy định *“Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường ngay tối đa 30% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng”*: Đề nghị bỏ từ *“ngay tối đa”*, đồng thời quy định cụ thể 30% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng kể cả khi chưa xác định được trách nhiệm bồi thường, bổ sung quy định về thời hạn bồi thường và việc tạm ứng phụ thuộc vào tiến độ giải quyết và kết luận từ phía cơ quan công an. Ngoài ra, đề nghị bổ sung hướng dẫn về hồ sơ bồi thường tối thiểu khi tạm ứng; xác định mức độ lỗi và trách nhiệm bảo hiểm của đơn bảo hiểm trong trường hợp này. Đề xuất không phải tạm ứng bồi thường trong trường hợp nhiều xe cơ giới (tham gia bảo hiểm tại nhiều công ty bảo hiểm khác nhau...) gây tai nạn và chưa thể xác định lỗi hoặc lỗi nằm ngoài phạm vi bảo hiểm.
- Đề nghị hướng dẫn quy định tại Khoản 3 Điều 13 Dự thảo Nghị định về cơ quan có trách nhiệm xác định mức độ lỗi. Đề xuất doanh nghiệp bảo hiểm có thể đàm phán và tự quyết với người được bảo hiểm và bên thứ ba về mức độ lỗi làm cơ sở giải quyết bồi thường
- Khoản 5 Điều 13 quy định: *“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, số tiền bồi thường chỉ được tính theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên”*: Đề nghị bổ sung hướng dẫn việc xác định đơn bảo hiểm đầu tiên trong 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.
- Đề nghị bổ sung cơ sở bồi thường thiệt hại về tài sản đối với bên thứ ba theo giá trị thực tế tổn thất tại thời điểm xảy ra tổn thất.

9. Hồ sơ bồi thường (Điều 14)

- Đề nghị bổ sung quy định các bên liên quan hỗ trợ doanh nghiệp bảo hiểm thu thập tài liệu liên quan đến tai nạn.

- Đề xuất bổ sung thêm các tài liệu do công ty bảo hiểm yêu cầu trong Hồ sơ bồi thường.
- Đề nghị sửa đổi Khoản 4 Điều 14 Dự thảo Nghị định như sau: “*Bản sao các tài liệu liên quan của cơ quan có thẩm quyền về vụ tai nạn (áp dụng đối với vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng theo quy định của Bộ Công an) do doanh nghiệp bảo hiểm hoặc Bên được doanh nghiệp bảo hiểm ủy quyền thu thập tài liệu.*”

10. Thời hạn thanh toán bồi thường (Khoản 3 Điều 15)

Đề nghị sửa đổi Khoản 3 Điều 15 Dự thảo Nghị định như sau: “*Thời hạn thanh toán bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là 15 ngày kể từ khi nhận được đầy đủ hồ sơ bồi thường trách nhiệm của chủ xe cơ giới quy định tại Điều 14 và không quá 30 ngày trong trường hợp phải tiến hành xác minh hồ sơ*”.

11. Nghĩa vụ của bên mua bảo hiểm (Khoản 7 Điều 17)

Nghĩa vụ bên mua bảo hiểm bao gồm Khoản 7, Điều 17: “*Thông báo cho người bị tai nạn, chủ xe cơ giới biết số tiền bồi thường thiệt hại về người và thanh toán số tiền bồi thường theo đúng mức bồi thường*”: Theo quy định tại Thông tư 22/2016/TT-BTC, đây là nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm, không phải của bên mua bảo hiểm, đề nghị Quý Cục xem xét.

12. Quyền của doanh nghiệp bảo hiểm (Điều 18)

- Doanh nghiệp bảo hiểm có quyền “*yêu cầu chủ xe cơ giới cung cấp đầy đủ và trung thực những nội dung đã được quy định trong Giấy chứng nhận bảo hiểm; xem xét tình trạng xe cơ giới trước khi cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm*” theo quy định tại Khoản 2 Điều 18 Dự thảo Nghị định: Đề nghị bổ sung hướng dẫn trong trường hợp người mua bảo hiểm không tuân thủ yêu cầu trên.
- Đối với quyền của doanh nghiệp bảo hiểm “*yêu cầu Quỹ bảo hiểm xe cơ giới hoàn trả số tiền mà doanh nghiệp bảo hiểm đã tạm ứng bồi thường trong trường hợp thiệt hại không thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm*” quy định tại Khoản 4 Điều 18: Đề nghị bổ sung quy định chi tiết điều kiện, quy trình và thủ tục hoàn lại từ Quỹ bảo hiểm xe cơ giới trong Nghị định này hoặc Thông tư hướng dẫn.

13. Nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm (Điều 19)

- Đề nghị sửa đổi Nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm quy định tại Khoản 2 Điều 19 như sau: “*Phải cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm cho chủ xe cơ giới có đủ các nội dung theo quy định tại Khoản 3 Điều 7 Nghị định này sau khi chủ xe cơ giới đã đóng đủ phí bảo hiểm hoặc có thỏa thuận với chủ xe cơ giới về thời hạn thanh toán phí bảo hiểm theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.*”
- Nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm “*thanh toán cho cơ quan Công an chi phí sao chụp những hồ sơ, biên bản tai nạn đã được cung cấp và có trách nhiệm giữ*

gìn bí mật trong quá trình điều tra” quy định tại Khoản 9 Điều 19: Đề nghị hướng dẫn chứng từ thanh toán chi phí này cho cơ quan Công an.

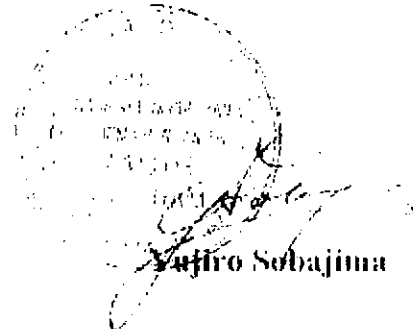
- Đề nghị bỏ nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm “trong vòng 15 ngày trước khi hết thời hạn bảo hiểm phải thông báo cho chủ xe cơ giới về việc hết thời hạn của hợp đồng bảo hiểm” quy định tại Khoản 10 Điều 19 Dự thảo Nghị định để tránh lãng phí cũng như nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp bảo hiểm.

14. Trách nhiệm của Bộ Công an (Khoản 3 Điều 33)

Đề xuất bổ sung trách nhiệm của Bộ Công an trong việc cung cấp thông tin số lần bị xử lý vi phạm Luật giao thông đường bộ của chủ xe cơ giới để làm cơ sở giải quyết bồi thường (hoặc cân nhắc tái tục bảo hiểm, điều chỉnh phí bảo hiểm...) cho doanh nghiệp bảo hiểm.

Chúng tôi xin chân thành đồng ý kiến và kính mong nhận được sự quan tâm xem xét của Quý Cục!

TỔNG GIÁM ĐỐC



The image shows a circular official stamp with text in the center, partially obscured by a handwritten signature. Below the signature, the name "Yujiro Sobajima" is printed in a bold, sans-serif font.

CHUBB

Chubb Insurance Vietnam Co., Ltd
Saigon Finance Center
9 Đinh Tiên Hoàng Street, 8/F
Da Kao Ward, District 1,
Ho Chi Minh City, Vietnam

Công ty TNHH Bảo hiểm Chubb Việt Nam
Trung Tâm Tài Chính Sài Gòn
9 Đinh Tiên Hoàng, Tầng 8
Phường Đa Kao, Quận 1
TP. Hồ Chí Minh, Việt Nam

O +84 28 3910 7227
F +84 28 3910 7228
www.chubb.com/vn

Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc
-----o0o-----

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 26 tháng 02 năm 2020

Kính gửi: Cục Quản Lý Giám Sát Bảo Hiểm – Bộ Tài Chính

Phúc đáp yêu cầu tham gia ý kiến đối với hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới theo Công văn số 594/BTC-QLBH ngày 16/01/2020, Công ty TNHH Bảo Hiểm Chubb Việt Nam xin được trả lời rằng hiện tại Công ty TNHH Chubb Việt Nam không triển khai thực hiện các hoạt động bảo hiểm bắt buộc về TNDS của chủ xe cơ giới trên phạm vi lãnh thổ Việt Nam.

Trân trọng cảm ơn.



Công ty TNHH Bảo Hiểm Chubb Việt Nam
Tổng Giám Đốc

Đặng Hoàng Tùng

BAOVIET

TỔNG CÔNG TY BẢO HIỂM BẢO VIỆT

Ký bởi: Văn phòng Bộ
Cơ quan: 28 Trần Hưng Đạo, Hoàn Kiếm, Hà Nội
Thời gian ký: 27/02/2020 15:02:43 +07:00
CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh Phúc

Số: 104 /BHBV-XCG

V/v: ý kiến đối với dự thảo Nghị định về
Bảo hiểm BB TNDS của chủ xe cơ giới

Hà Nội, ngày 26 tháng 02 năm 2020

NGÀY ĐEM 27-02-2020

0017396

Kính gửi: Cục Quản lý, giám sát bảo hiểm - Bộ Tài chính

Tổng Công ty Bảo hiểm Bảo Việt xin gửi lời chào trân trọng tới Quý cơ quan.

Phúc đáp công văn số 594/BTC-QLBH ngày 16/01/2020 của Quý Cục về việc đóng góp ý kiến đối với dự thảo Nghị định về Bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, Bảo Việt xin được tham gia ý kiến cụ thể như sau:

- Bảo Việt nhất trí cao với các nội dung trong dự thảo Nghị định thay thế Nghị định 103 về bảo hiểm BBTNDS của chủ xe cơ giới theo tài liệu được gửi.
- Ngoài ra, Bảo Việt có một số ý kiến đóng góp nhỏ đính kèm theo Công văn này.

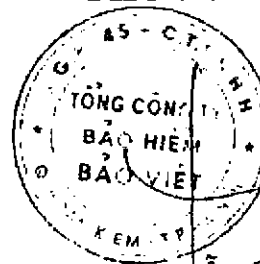
Trên đây là ý kiến của Bảo Việt đóng góp dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới xin được gửi Cục Quản lý giám sát bảo hiểm, rất mong nhận được ý kiến từ các Quý cơ quan.

Trân trọng!

Nơi nhận:

- Như trên;
- Ban TGD (để báo cáo);
- Lưu HC, XCG.

KT TỔNG GIÁM ĐỐC
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC

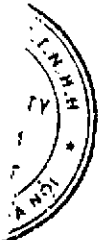


Nguyễn Quang Hưng

Điều/Khoản (Theo dự thảo ND)	Ý kiến của Bảo Việt	Lí do
Điều 11	<p>Ý kiến của Bảo Việt: Bổ sung điểm j như sau: . j) Xe cơ giới đã được bảo hiểm theo nhiều hợp đồng bảo hiểm do lỗi vô ý và chỉ được hủy những hợp đồng có hiệu lực sau.</p>	<p>Lí do: Trong thực tế triển khai, nhiều trường hợp do lỗi vô ý chủ xe mua bảo hiểm 2 lần cho một xe cơ giới nhưng chỉ được hưởng quyền lợi bảo hiểm theo một hợp đồng bảo hiểm phát sinh đầu tiên. Để đảm bảo tính công bằng, BV đề xuất chủ xe được phép hủy hợp đồng bảo hiểm ký kết sau do lỗi vô ý.</p>
Điều 13 BV đề xuất bổ sung thêm Khoản 6	<p>Ý kiến của Bảo Việt: Bổ sung thêm Khoản 6 vào Điều 13 như sau: 6. Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm mà khách hàng không thông báo và nộp thêm phí dẫn đến thiếu phí so với quy định thì số tiền bồi thường về tài sản sẽ được tính theo tỉ lệ giữa phí thực nộp và phí phải nộp theo quy định.</p>	<p>Lí do: Thực tế trong quá trình sử dụng, sau khi mua bảo hiểm nhiều chủ xe có thay đổi mục đích sử dụng từ không kinh doanh sang kinh doanh, hoặc thay đổi kết cấu, hoán cải,... làm tăng rủi ro và tăng phí bảo hiểm mà khách hàng không khai báo để tính lại phí dẫn đến thiếu phí. Để đảm bảo tính công bằng và đảm bảo quyền lợi giữa các bên thì tỉ lệ bồi thường cần được tính theo tỉ lệ để nâng cao trách nhiệm của chủ xe.</p>
Khoản 2, Điều 15	<p>ND dự thảo: “Trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm” BV đề xuất: “Trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường</p>	<p>Lí do: Nghị định quy định trong phạm vi 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn thì chủ xe phải thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm để thông báo vụ việc nhưng lại quy định phải kèm theo các tài liệu quy định trong hồ sơ điều này là không khả thi vì những tài liệu liên</p>

CÔNG
 HIỆ
 VIỆ
 M.T.P

	<p>hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo các tài liệu quy định tại Khoản 1, Điều 14 Nghị định này trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm”</p>	<p>quan đến chứng từ thực tế cần thời gian >05 ngày. Vì vậy, chỉ cần kèm theo các tài liệu liên quan đến lái xe, giấy chứng nhận bảo hiểm... được quy định trong Khoản 1, Điều 14</p>
Khoản 3, Điều 15	<p>ND dự thảo: “3. Thời hạn thanh toán bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là 15 ngày kể từ khi nhận được hồ sơ bồi thường trách nhiệm của chủ xe cơ giới và không quá 30 ngày trong trường hợp phải tiến hành xác minh hồ sơ”</p> <p>BV Đề xuất: bổ sung thêm “đầy đủ, hợp lệ” như sau: “3. Thời hạn thanh toán bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là 15 ngày kể từ khi nhận được hồ sơ bồi thường trách nhiệm của chủ xe cơ giới đầy đủ, hợp lệ và không quá 30 ngày trong trường hợp phải tiến hành xác minh hồ sơ”</p>	<p>Lí do: làm cho văn bản chặt chẽ hơn vì thực tế nhiều khi chủ xe gửi hồ sơ yêu cầu khiếu nại nhưng những nội dung và giấy tờ còn thiếu hoặc chưa hợp lệ, khi đó DNBH và chủ xe phải tiếp tục hoàn thiện hồ sơ.</p>
Khoản 4, Điều 18	<p>ND dự thảo: “4. Yêu cầu...theo quy định tại Khoản 1 Điều 13 Nghị định này trong trường hợp hợp thiệt hại không thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm”</p> <p>Đề xuất của Bảo Việt: Thay Khoản 1 bằng Khoản 2, cụ thể: “4. Yêu cầu...theo quy định tại Khoản 2 Điều 13 Nghị định này trong trường hợp hợp thiệt hại không thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm”</p>	<p>Lí do: Có thể nhầm lẫn nhỏ khi soạn thảo văn bản. Ý này BV hiểu, trong trường hợp tai nạn nghiêm trọng, DNBH phải tạm ứng ngay tối đa 30% MTN liên quan đến thiệt hại về người, tuy nhiên sau đó nếu tổn thất không thuộc phạm vi thì DNBH có thể yêu cầu đòi phần này từ Quỹ BH XCG.</p>





TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM SÀI GÒN – HÀ NỘI

Địa chỉ: Tầng 5, Tòa nhà Hồng Hà, 25 Lý Thường Kiệt, P. Phan Chu Trinh, Q. Hoàn Kiếm, Hà Nội
Tel 04.3793 1111 * Fax 04 3793 1155 * Website www.bshc.com.vn

An toàn để phát triển

Số: 413/2020/CV-BSH-PC&KSNB

Hà Nội, ngày 14 tháng 02 năm 2020

V/v. Góp ý dự thảo Nghị định về
BH bắt buộc TNDS của chủ XCG

Kính gửi: Cục quản lý, giám sát bảo hiểm – Bộ Tài chính

Phúc đáp Công văn số 594/BTC-QLBH ngày 16/01/2020 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, sau khi nghiên cứu bản dự thảo, Tổng công ty cổ phần Bảo hiểm Sài Gòn - Hà Nội (BSH) xin có một số ý kiến như sau:

1. Các trường hợp chấm dứt Hợp đồng bảo hiểm

- Khoản 1 Điều 11 Dự thảo Nghị định quy định 8 trường hợp chấm dứt HĐBH.
- Khoản 2 Điều 5 quy định Nguyên tắc tham gia bảo hiểm là “Chủ xe cơ giới không được đồng thời tham gia hai hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự trở lên cho cùng một xe cơ giới”. Tuy nhiên nếu vì lý do nhầm lẫn, sai sót mà chủ xe cơ giới tham gia từ hai HĐBH XCG trở lên, thì các hợp đồng tham gia sau có được hủy không? Nếu hủy sẽ vướng Khoản 1 Điều 11 như nêu trên.

Kiến nghị: bổ sung Khoản 1 Điều 11: tiết i) Chủ xe cơ giới vi phạm Nguyên tắc tham gia bảo hiểm.

2. Hồ sơ bồi thường

- Khoản 1, Điều 14, điểm c cần bổ sung “Thẻ căn cước công dân”.

3. Quyền của bên mua bảo hiểm:

- Khoản 3 – Điều 16 dự thảo Nghị định có ghi: “*Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí BH dẫn đến giảm các rủi ro được BH, có quyền yêu cầu DNBH giảm mức phí BH cho thời gian còn lại của HĐBH*”

- Khoản 3 – Điều 17 dự thảo Nghị định cũng ghi: “*Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí BH, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm, chủ xe cơ giới phải kịp thời thông báo cho DNBH để áp dụng phí BH phù hợp cho thời gian còn lại của hợp đồng BH*”

Kiến nghị:

(i) Cần làm rõ những yếu tố làm cơ sở để tính phí BH dẫn đến tăng hoặc giảm các rủi ro được BH là những yếu tố gì? Hoặc tối thiểu phải ghi theo quy định ở đâu? Văn bản nào? Nếu không rất khó thực hiện đối với Bên mua BH và trong một số trường hợp có thể dẫn đến khiếu nại khi Bên mua BH không thể thực hiện các quyền, nghĩa vụ nêu trên.

(ii) Khi áp dụng quy định trên, DNBH phải tăng giảm phí BH thì mức tăng giảm phí BH như thế nào? Cần có hướng dẫn cụ thể hơn

(iii) Bên cạnh đó, trường hợp phải chấm dứt HĐBH và phải hoàn phí theo Điều 11 của dự thảo hay hoàn phí BH theo quy định tại Khoản 3 – Điều 16 của dự thảo: “*Trong trường hợp DNBH không chấp nhận giảm phí BH, bên mua bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng BH nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho DNBH*” => Khi đó báo cáo tăng giảm phí BH thế nào nhất là khi DNBH đã báo cáo doanh thu phí BH gốc và nộp Quỹ BH xe cơ giới cho các trường hợp trên?

4. Nghĩa vụ của Bên mua BH

- Khoản 7- Điều 17 – Nghĩa vụ của Bên mua BH có ghi: “*Thông báo cho người bị tai nạn, chủ xe cơ giới biết số tiền bồi thường thiệt hại về người và thanh toán số tiền bồi thường theo đúng mức bồi thường quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này*”



- Theo Điều 3- Dự thảo- Giải thích từ ngữ: “ Bên mua BH là Chủ xe cơ giới.... ”
=> Như vậy Bên mua BH lại thông báo cho Bên Mua BH? Trên thực tế một số trường hợp xảy ra TN nhưng không có mặt của Chủ xe, thậm chí cả khi giải quyết xong vụ TN Chủ xe cũng không trực tiếp giải quyết mà ủy quyền cho Người khác (vẫn biết Người được ủy quyền phải có trách nhiệm thay Chủ xe)

Kiến nghị: nên bổ sung thêm: “ Bên mua BH, lái xe phải thông báo cho người bị tai nạn hoặc người thừa kế hay người đại diện của họ biết số tiền bồi thường thiệt hại về người và thanh toán số tiền bồi thường theo đúng mức bồi thường quy định..... ”

5. Nghĩa vụ của Doanh nghiệp bảo hiểm

Khoản 10 Điều 19 về Nghĩa vụ của DNBH quy định: “Trong vòng 15 ngày trước khi hết thời hạn bảo hiểm phải thông báo cho chủ xe cơ giới về việc hết thời hạn của Hợp đồng bảo hiểm”.

Quy định nêu trên là không khả thi và bất hợp lý vì bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới là nghĩa vụ, đồng thời cũng là quyền lợi của chủ xe cơ giới.

Kiến nghị: Bỏ Khoản 10 Điều 19.

Trên đây là một số ý kiến của BSH về Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới xin gửi tới Cục QLGSBH để xem xét.

Trân trọng!

Nơi nhận:

- Như trên.
- Lưu: VT, PC&KSNB.

TỔNG CÔNG TY CP BẢO HIỂM
SÀI GÒN - HÀ NỘI (BSH)



Bùi Trung Kiên

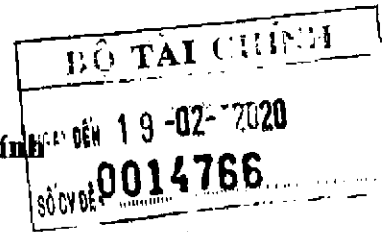




Số: 0243/2020-BM/XCG

Tp.HCM, ngày 14 tháng 02 năm 2020

V/v: Góp ý dự thảo Nghị định Bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.



Kính gửi: Cục quản lý, giám sát bảo hiểm – Bộ tài chính

Căn cứ theo công văn số 594BTC-QLBH ngày 16/01/2020 về việc đóng góp ý kiến dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Tổng công ty cổ phần Bảo Minh kính có ý kiến như sau:

1. Đề nghị làm rõ các nội dung sau:

- “Hành khách là người , có trả tiền”: như vậy, khi xem xét bồi thường cho tổn thất người trên xe kinh doanh vận tải hành khách, doanh nghiệp có cần chứng từ chứng minh hành khách đã trả tiền hay không?
- “Căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới,.... Doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm.....” Doanh nghiệp sẽ tăng như thế nào? Các doanh nghiệp có phải tăng giống nhau hay không? Có phải áp dụng mức tăng tối thiểu hay không? Trường hợp xe không tham gia bảo hiểm liên tục thì như thế nào vì số liệu bồi thường do doanh nghiệp khác quản lý khi nhận bảo hiểm.

2. Các nội dung khác:

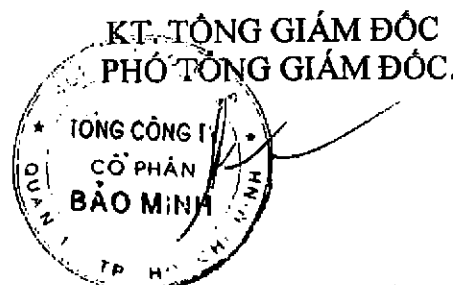
- Đối với việc cung cấp dữ liệu khai thác bảo hiểm, đề nghị chỉ cung cấp biển số xe hoặc số khung (đối với xe chưa làm thủ tục đăng ký) và các thông tin liên quan đến loại xe để tính phí bảo hiểm. Đồng thời nhóm xe cần có sự tương đồng theo báo cáo về bảo hiểm thiệt hại vật chất xe của thông tư 50.
- Đối với dữ liệu về bồi thường bảo hiểm, doanh nghiệp không thể cung cấp thông tin về xử phạt lái xe.
- Thủ tục hòa giải thương mại có cần phải thực hiện tại trọng tài hay không? Trường hợp doanh nghiệp chấp nhận bồi thường sai quy tắc bảo hiểm để tránh ảnh hưởng thương hiệu thì như thế nào vì trong bối cảnh thông tin truyền thông đa dạng thì doanh nghiệp có thể phải chấp thuận

Trên đây là ý kiến đóng góp của doanh nghiệp, kính mong quý Cục xem xét.

Trân trọng kính chào.

Nơi Nhận:

- Như trên.
- HĐQT (thay báo cáo)
- Ban xe cơ giới
- Lưu văn thư



Châu Quang Linh

Số: 197/CV-VBI10

*V/v: Góp ý dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới**Hà Nội, ngày 11 tháng 02 năm 2020***Kính gửi: Cục Quản lý & Giám sát Bảo hiểm – Bộ Tài Chính**

Tổng Công ty CP Bảo hiểm Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam (VBI) xin gửi tới Quý Cơ quan lời chào trân trọng.

VBI đã nhận được Công văn số 594/BTC-QLVB đề ngày 16/01/2020 của Cục Quản lý giám sát bảo hiểm – Bộ Tài chính về việc tham gia ý kiến đối với hồ sơ Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới (Dự thảo Nghị định). Trên cơ sở nội dung Dự thảo Nghị định đã được gửi kèm theo Công văn, VBI xin có ý kiến như sau:

1. Quy định về Phí bảo hiểm và thanh toán phí bảo hiểm (Điều 8)

Căn cứ Khoản 3 Điều 8 Dự thảo Nghị định: *“Căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định.”* VBI có một số kiến nghị như sau:

Thứ nhất, về đối tượng gây tai nạn là do chủ xe cơ giới điều khiển phương tiện gây ra tai nạn, không phải là của từng xe cơ giới được, việc căn cứ theo số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới để điều chỉnh phí có thể là chưa đầy đủ, đồng thời có thể sẽ không đảm bảo công bằng cho chủ xe cơ giới mua lại khi xe cơ giới được chuyển nhượng và mục đích sử dụng khác nhau thì mức độ rủi ro của xe cơ giới cũng là khác nhau. Do vậy, đề nghị nên căn cứ vào số lần gây tai nạn do chủ xe cơ giới điều khiển chính xe cơ giới đó để xem xét tăng phí bảo hiểm.

Thứ hai, căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm (DNBH) phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm tối đa 15%. Tuy nhiên, đề nghị làm rõ định lượng về số lần gây tai nạn, mức độ thiệt hại như thế nào để DNBH căn cứ phải tăng phí bảo hiểm, việc quy định chung chung không có mức định lượng cụ thể dẫn đến khó khăn cho DNBH để xác định điều kiện tăng phí bảo hiểm.

Ngoài ra, để đảm bảo tính linh hoạt, tự chủ trong quá trình xem xét đối tượng bảo hiểm, sự kiện bảo hiểm của DNBH, đề nghị xem xét thay đổi từ *“doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm”* thành *“doanh nghiệp bảo hiểm xem xét điều chỉnh phí bảo hiểm.”*

2. Quy định về Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm (Điều 12)**2.1 Về Khoản 3 Điều 12. Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm**

VBI kiến nghị Ban soạn thảo xem xét bổ sung trường hợp loại trừ liên quan đến điều kiện và Giấy phép lái xe của Người lái xe quy định tại Khoản 3 Điều 12 Dự thảo



nhu sau: “*Trường hợp lái xe quá độ tuổi lái xe theo quy định hoặc độ tuổi không phù hợp với Giấy phép lái xe được cấp; hoặc Người lái xe có hành vi gian dối trong hồ sơ xin cấp, đổi Giấy phép lái xe*”.

Trên thực tế, VBI hiện phát sinh một tranh chấp với Người được bảo hiểm do Người lái xe của Người được bảo hiểm đã có hành vi gian dối về độ tuổi (khai báo giảm 3 tuổi trong hồ sơ) để đủ điều kiện khi xin đổi Giấy phép lái xe hạng E dẫn đến việc bị Sở giao thông vận tải thu hồi Giấy phép lái xe. Tuy nhiên vì Nghị định 103/2008/NĐ-CP và Thông tư 22/2016/TT-BTC không quy định về trường hợp loại trừ này nên Người được bảo hiểm không đồng ý với quyết định giải quyết bồi thường của VBI. Đồng thời, do Quyết định thu hồi Giấy phép lái xe của Sở GTVT không ghi nhận cụ thể thời gian không có hiệu lực của Giấy phép lái xe cấp theo hồ sơ gian dối nên Tòa án đã chấp nhận hiệu lực của Giấy phép lái xe này tính đến trước ngày có Quyết định thu hồi đồng nghĩa với việc thừa nhận Giấy phép lái xe này vẫn có giá trị sử dụng hợp lệ dù chủ xe đã gian dối hồ sơ về nhân thân để được cấp Giấy phép lái xe.

Do đó, VBI kiến nghị Dự thảo cần bổ sung nội dung loại trừ như trên để đảm bảo quyền lợi của các DNBH trong quá trình hoạt động và giải quyết bồi thường, phù hợp với các trường hợp diễn ra trong thực tế.

2.2 Về Khoản 8 Điều 12. Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm

Khoản 8 Điều 12 quy định DNBH sẽ không bồi thường thiệt hại đối với trường hợp “*Thiệt hại về tài sản trường hợp lái xe điều khiển xe trong tình trạng có nồng độ cồn trong máu hoặc khí thở, sử dụng ma túy và chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật.*”

Phạm vi được bảo hiểm của bên thứ ba theo quy định của Dự thảo Nghị định bao gồm: thân thể, tính mạng, tài sản. Tuy nhiên, phạm vi loại trừ của khoản 8 Điều 12 chỉ áp dụng với thiệt hại về tài sản, không bao gồm thiệt hại về thân thể, tính mạng. Do đó, với điểm loại trừ này, VBI kiến nghị nên loại trừ toàn bộ các thiệt hại của bên thứ ba đối với cả thiệt hại về tài sản và sức khỏe, tính mạng trong trường hợp lái xe điều khiển xe trong tình trạng có nồng độ cồn trong máu hoặc khí thở, sử dụng ma túy và chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật.

3. Quy định về Nguyên tắc bồi thường (Điều 13)

3.1 Quy định về mức bồi thường

Điểm b khoản 3 Điều 13 quy định: “*Mức bồi thường cụ thể đối với thiệt hại về tài sản/l 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.*” Theo đó, mức độ lỗi sẽ căn cứ trên kết luận của cơ quan có thẩm quyền. Tuy nhiên, trên thực tế, VBI đã gặp các vụ tổn thất mà Kết luận của cơ quan có thẩm quyền (Cơ quan cảnh sát điều tra Công an) không xác định rõ mức độ lỗi của các bên tham gia giao thông. Do vậy, VBI kiến nghị trong trường hợp không có kết luận của cơ quan có thẩm quyền hoặc kết luận của cơ quan có thẩm quyền không nêu rõ về mức độ lỗi của các bên tham gia giao thông thì sẽ xác định theo

Ồ P
GÃI
CỜ V
ĐIN

nguyên nhân và mức độ thiệt hại của vụ tai nạn, do doanh nghiệp bảo hiểm thu thập, xem xét và đánh giá hoặc thông qua đơn vị giám định độc lập.

3.2 Khoản 5 Điều 13. Nguyên tắc bồi thường

Đối với các trường hợp Chủ xe cơ giới tham gia hai hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự trở lên cho cùng một xe cơ giới, hiện Dự thảo Nghị định đang quy định về nguyên tắc bồi thường tính theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên (căn cứ theo Điều 13.5), VBI đề xuất sửa đổi từ *“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, số tiền bồi thường chỉ được tính theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên”* thành *“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, số tiền bồi thường chỉ được giải quyết và tính theo hợp đồng bảo hiểm có hiệu lực đầu tiên”*.

Ngoài ra, hiện Dự thảo Nghị định cũng chưa có quy định về hướng xử lý của các Hợp đồng trùng trong trường hợp người được bảo hiểm vi phạm khoản 2 Điều 6 về nguyên tắc tham gia bảo hiểm, trong đó tham gia nhiều hơn một hợp đồng bảo hiểm cho cùng một xe cơ giới. Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm phát hiện ra bảo hiểm trùng thì hợp đồng bảo hiểm thứ hai trở đi có chấm dứt hiệu lực không (chấm dứt từ thời điểm DNBH phát hiện ra bảo hiểm trùng hay thời điểm nào), hay hợp đồng bảo hiểm sẽ bị hủy bỏ? Việc hoàn phí được xử lý như thế nào? Đề nghị Ban soạn thảo xem xét, quy định rõ đối với các trường hợp này để doanh nghiệp bảo hiểm cơ sở để thực hiện.

4. Quy định về Hồ sơ bồi thường (Điều 14)

4.1 Về các tài liệu do Bên mua bảo hiểm cung cấp:

Thứ nhất, tại Khoản 2 Điều 14 Dự thảo quy định đối với các tài liệu chứng minh thiệt hại về người do bên mua bảo hiểm cung cấp phải có Giấy chứng tử trong trường hợp nạn nhân tử vong. Trên thực tế, khi tai nạn xảy ra có nhiều trường hợp bên mua bảo hiểm rất khó có thể cung cấp được các tài liệu này và đây là tài liệu phải được gia đình nạn nhân cung cấp thì bên mua bảo hiểm mới có thể có được. Ngoài ra, căn cứ theo Thông tư số 58/2009/TT-BCA(C11) ngày 28/10/2019 của Bộ Công An quy định về hướng dẫn thống kê, tổng hợp xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về tai nạn giao thông đường bộ thì vụ tai nạn làm chết 01 người đã được xác định là vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng và phải có sự điều tra của cơ quan công an. Do vậy, để đảm bảo cho doanh nghiệp bảo hiểm có thể nhanh chóng giải quyết các quyền lợi bảo hiểm và bồi thường cho bên thứ ba, VBI đề xuất trường hợp có các tài liệu khác của cơ quan có thẩm quyền cung cấp như: Biên bản khám nghiệm tử thi, Kết luận điều tra của cơ quan công an có ghi nhận tử vong..., trong hồ sơ thì không cần phải có Giấy chứng tử và đề xuất bổ sung điểm đ, khoản 2 Điều 14 như sau: *“đ) Giấy chứng tử hoặc các Giấy tờ khác do cơ quan công an cấp có ghi nhận việc tử vong của nạn nhân (trong trường hợp nạn nhân tử vong)”*.

Thứ hai, tại Khoản 3 Điều 14 về Tài liệu chứng minh thiệt hại về tài sản do bên mua bảo hiểm cung cấp: Theo quy định tại Điều 47 Luật Kinh doanh bảo hiểm, các hình thức

PHỤ LỤC
T
Ô
I
N
H
A
G
T
T

bồi thường tài sản bao gồm: (i) sửa chữa tài sản bị thiệt hại; (ii) thay thế tài sản bị thiệt hại bằng tài sản khác; (iii) trả tiền bồi thường. Tuy nhiên, hiện khoản 3 Điều 14 chỉ đang quy định về tài liệu chứng minh cho trường hợp (i) và (ii), đối với trường hợp Bên mua bảo hiểm thỏa thuận với bên thứ ba bồi thường bằng tiền đối với các thiệt hại về tài sản (không có hóa đơn, chứng từ sửa chữa thay mới) thì chưa có quy định. Do vậy, VBI kiến nghị: với trường hợp này, tài liệu chứng minh thiệt hại sẽ bổ sung thêm Giấy thỏa thuận bồi thường bằng tiền giữa các bên có xác nhận của Công an/Cơ quan địa phương, biên bản giám định thiệt hại do Doanh nghiệp bảo hiểm lập đảm bảo tính linh hoạt trong việc giải quyết bồi thường đồng thời phù hợp với các hình thức bồi thường đã được quy định tại Luật Kinh doanh bảo hiểm.

4.2 Về các tài liệu doanh nghiệp bảo hiểm phải thu thập:

Tại Khoản 4 Điều 14 Dự thảo Nghị định quy định đối với vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng theo quy định của Bộ Công an thì DNBH phải thu thập các tài liệu liên quan của cơ quan có thẩm quyền về vụ tai nạn (Biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường, kết luận điều tra), nhưng trên thực tế, có những trường hợp cơ quan có thẩm quyền không cung cấp/từ chối cung cấp các tài liệu trong hồ sơ bồi thường với lý do hồ sơ đã được chuyển sang Viện kiểm sát hoặc Tòa án để giải quyết, truy tố lái xe theo quy định của pháp luật. Điều này khiến các DNBH không thu thập được đầy đủ tài liệu chứng minh thiệt hại, khó khăn trong việc giải quyết bồi thường cho Người được bảo hiểm. Do đó, đối với các vụ án giao thông nghiêm trọng, đề nghị Ban soạn thảo xem xét bổ sung quy định trong trường hợp nếu có Bản án có hiệu lực pháp luật của Tòa án đã xác định được kết luận điều tra của vụ tai nạn và mức độ lỗi của lái xe, hậu quả của vụ tai nạn thì các doanh nghiệp bảo hiểm có thể căn cứ vào bản án này để giải quyết bồi thường mà không nhất thiết phải thu thập được các tài liệu điều tra trong hồ sơ công an vì các tài liệu này về cơ bản đã được phản ánh và trích dẫn đầy đủ vào bản án.

Ngoài ra, trên thực tế có các trường hợp tổn thất xảy ra trong các khu đường nội bộ của Doanh nghiệp, Khu đô thị, khu sản xuất, khu đất quốc phòng, khai trường sản xuất của các mỏ chỉ liên quan đến thiệt hại về tài sản mà không thuộc thẩm quyền hoặc sự tham gia giải quyết của CSGT hoặc vụ tai nạn không có các hồ sơ tài liệu theo quy định tại Khoản 4 Điều 14 này thì đề nghị Ban soạn thảo xem xét, có thể đưa Biên bản giám định của Công ty bảo hiểm có xác nhận chính quyền địa phương/ đại diện chủ xe/ người bị thiệt hại/ đơn vị quản lý khu đất đó hoặc Biên bản giám định của các tổ chức cung cấp dịch vụ giám định thay thế cho các tài liệu nêu trên hay không? Hiện dự thảo chưa có quy định về các trường hợp này, đề nghị Ban soạn thảo xem xét bổ sung.

5. Quy định về thời hạn yêu cầu, thanh toán và khiếu nại bồi thường (Điều 15)

Tại khoản 2 Điều 15 Dự thảo quy định: *“Trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm.”* Như vậy, với

quy định này thì các tài liệu kèm theo hồ sơ yêu cầu bồi thường phải được gửi kèm trong thông báo tai nạn và người được bảo hiểm có thể bị giảm trừ % số tiền bồi thường về tai sản nếu vi phạm quy định về thời hạn thông báo này. VBI nhận thấy chỉ trong khoảng thời gian 5 ngày là chưa đủ thời gian để bên mua bảo hiểm có thể thu thập đầy đủ và cung cấp cho DNBH các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường tại Điều 14 Dự thảo Nghị định, đặc biệt là với các vụ tai nạn nghiêm trọng trở lên và có thiệt hại về sức khoẻ, tính mạng của bên thứ ba. Do đó, VBI kiến nghị sửa đổi Khoản 2 Điều 15 theo hướng có sự phân biệt rõ giữa thời gian thông báo tai nạn với nghĩa vụ phải thu thập và cung cấp hồ sơ như sau: *“Trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm và chủ động thu thập và cung cấp các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm”*.

6. Quy định về tăng/giảm phí bảo hiểm do tăng/giảm rủi ro được bảo hiểm (Điều 16 & 17)

Dự thảo Nghị định quy định tại Khoản 3 Điều 16 và Khoản 3 Điều 17 về trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng/giảm các rủi ro được bảo hiểm, chủ xe cơ giới phải thông báo cho DNBH để có sự điều chỉnh, áp dụng phí bảo hiểm phù hợp. Tuy nhiên, không có quy định nào định nghĩa, liệt kê cụ thể các yếu tố làm cơ sở tính phí bảo hiểm bao gồm những yếu tố trọng yếu nào, trong khi nghiệp vụ tính phí bảo hiểm nói chung luôn đòi hỏi tính kỹ thuật rất cao. Hiện Bộ Tài chính là cơ quan nhà nước đưa ra khung phí áp dụng cho bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, do vậy, đề nghị dự thảo Nghị định bổ sung thêm các quy định làm rõ các yếu tố này và quy định cụ thể những yếu tố, trường hợp nào sẽ làm thay đổi mức độ rủi ro bảo hiểm, có thể làm căn cứ để tăng/giảm phí bảo hiểm để DNBH có cơ sở thực hiện và bên mua bảo hiểm nắm được các yếu tố này để thực hiện nghĩa vụ thông báo với DNBH trong trường hợp có thay đổi phù hợp với quy định tại Điều 16 và Điều 17 Dự thảo.

7. Quy định về Nhiệm vụ và quyền hạn của doanh nghiệp bảo hiểm (Điều 31)

Khoản 1 Điều 31 quy định DNBH có trách nhiệm xây dựng và vận hành hệ thống công nghệ thông tin đảm bảo việc thống kê và cập nhật tình hình triển khai bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, đảm bảo kết nối vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Hệ thống cơ sở dữ liệu tối thiểu phải cung cấp được các thông tin, trong đó Điểm g quy định *Thông tin ghi nhận về số lần gây tai nạn, số lần bị xử lý vi phạm Luật Giao thông đường bộ của lái xe cơ giới (chi tiết về số lần gây tai nạn, chi tiết số lần đã nhận tiền bồi thường, số lần bị xử lý vi phạm Luật giao thông đường bộ của lái xe)*. Tuy nhiên, thông tin DNBH thu thập được sẽ dựa trên tài liệu, thông tin khai báo của Bên mua bảo hiểm, trường hợp Bên mua bảo hiểm không cung cấp các thông tin này thì DNBH không thể có các thông tin này. Do vậy, việc quy định các thông tin cần ghi nhận tại điểm g khoản 1 Điều 31 là nhiệm vụ và quyền hạn của doanh nghiệp bảo hiểm sẽ không hợp lý và DNBH cũng không có khả năng thực hiện được trên thực tế. Ngoài ra, đây là các thông tin mang tính chủ quan do Bên mua bảo



hiêm khai báo, do vậy, tính chính xác của thông tin cần được đối chiếu lại với bên thứ ba và/hoặc cơ quan có thẩm quyền.

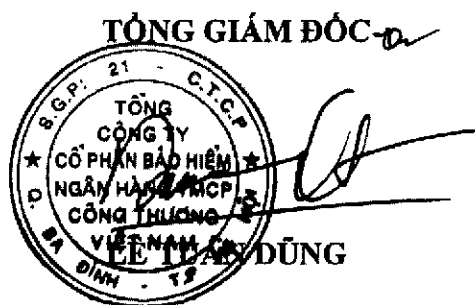
Theo quy định tại Điều 29 Dự thảo Nghị định Bộ Tài chính là cơ quan giám sát việc quản lý, quản trị, vận hành, khai thác và phát triển Cơ sở dữ liệu quy định tại Nghị định này. Do vậy, để đảm bảo tính khách quan chính xác của thông tin theo điểm g khoản 1 Điều 31, đề nghị Bộ Tài chính xem xét sẽ liên kết dữ liệu cập nhật tại dữ liệu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền khác. DNBH sẽ có trách nhiệm cập nhật các thông khác nếu thu thập được hoặc có dữ liệu.

Trên đây là ý kiến đóng góp của VBI đối với Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, xin được gửi đề Cục Quản lý & Giám sát Bảo hiểm – Bộ Tài chính xem xét, tập hợp.

Trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như đề gửi;
- Lưu: VT, PC.



**CÔNG TY CỔ PHẦN
BẢO HIỂM PHÚ HƯNG**

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

Số: 105/20/PAC-HC
V/v: Phản hồi công văn
số 594/BTC-QLBH

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 19 tháng 02 năm 2020

Kính gửi: Cục Quản lý, giám sát bảo hiểm

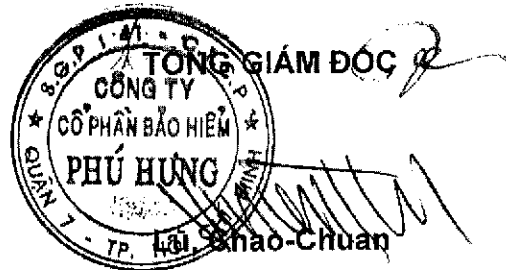
Công ty cổ phần bảo hiểm Phú Hưng (sau đây gọi tắt là "Phú Hưng") nhận được công văn số 10/HHBH/2020 của Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam, trong đó dẫn chiếu đến công văn số 594/BTC-QLBH của Cục Quản lý, giám sát bảo hiểm – Bộ Tài chính về đóng góp ý kiến đối với Dự thảo Nghị định quy định bảo hiểm bắt buộc đối với chủ xe cơ giới.

Nay, Phú Hưng gửi công văn này nhằm gửi các ý kiến đóng góp của doanh nghiệp chúng tôi đối với Dự thảo Nghị định này (vui lòng xem văn bản đính kèm)

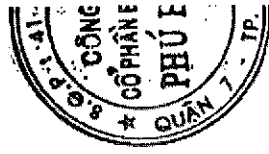
Trân trọng./

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lưu HC.



**GÓP Ý DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH THAY THÉ NGHỊ ĐỊNH 103/2008/NĐ-CP
VỀ BẢO HIỂM BẤT BUỘC TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI ("NĐ 103")**



STT	ĐIỀU	QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO	Ý KIẾN
1	<p style="text-align: center;">Điều 11 Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm</p>	<p>Các trường hợp chấm dứt quy định tại Khoản 1 Điều 11.</p> <p>Khoản 4 Điều 11 Trường hợp chủ xe cơ giới không có thông báo về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, nhưng doanh nghiệp bảo hiểm có những bằng chứng cụ thể về việc xe cơ giới thuộc đối tượng được chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định tại khoản 1 Điều này, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo cho chủ xe cơ giới để thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng. Sau 15 ngày kể từ ngày nhận được thông báo mà chủ xe cơ giới không thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm mặc nhiên được chấm dứt.</p>	<p>1. Bổ sung trường hợp: Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt trong trường hợp bên mua bảo hiểm không thanh toán phí theo thời hạn được thỏa thuận tại Hợp đồng bảo hiểm quy định tại Khoản 2 Điều 7 Dự thảo nghị định.</p> <p>1. Bổ sung thời điểm Hợp đồng chấm dứt trong trường hợp này. => Đề xuất: Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt kể từ thời điểm doanh nghiệp bảo hiểm gửi thông báo cho chủ xe cơ giới. 2. Bổ sung: doanh nghiệp bảo hiểm không hoàn phí bảo hiểm trong trường hợp này.</p> <p>Bổ sung quy định về trường hợp: xe cơ giới thuộc các trường hợp phải chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, tuy nhiên trong thời gian chưa làm thủ tục chấm dứt hợp đồng bảo hiểm và xảy ra tai nạn thì có phát sinh trách nhiệm đối với doanh nghiệp bảo hiểm hay không?</p>

104

104



2	Điều 13 Nguyên tắc bồi thường	Khoản 2 Điều 13 Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường ngay tối đa 30% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng	Bổ sung trong trường hợp này, doanh nghiệp bảo hiểm thực hiện tạm ứng bồi thường trực tiếp cho người bị thiệt hại.
3	Khoản 3 Điều 16 và Khoản 1 Điều 18	Quy định quyền đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm của bên mua bảo hiểm và doanh nghiệp bảo hiểm trong trường hợp nhất định	Nên sửa đổi quyền "đình chỉ" thành "chấm dứt" hợp đồng bảo hiểm để thống nhất và áp dụng hậu quả chấm dứt hợp đồng theo Bộ luật dân sự.

Handwritten mark

Handwritten mark



TỔNG CÔNG TY BẢO HIỂM BIDV

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

Số: 0225/CV-QLRR

V/v: kiến nghị sửa đổi bổ sung nghị định quy định bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự chủ xe cơ giới

Hà Nội, ngày 17 tháng 02 năm 2020

Kính gửi:

- Cục Quản lý giám sát bảo hiểm
- Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam

BỘ TÀI CHÍNH	
HỌ TÊN: Bộ Tài Chính	CHỨC VỤ: 2020
SỐ CV ĐẾN:.....	0015118

BIC nhận được Công văn số 595/BTC-QLBH ngày 16/01/2020 của Cục Quản lý Giám sát bảo hiểm và Công văn số 10/HHBH/2020 ngày 20/01/2020 về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự (TNDS) của chủ xe cơ giới, BIC có ý kiến đóng góp cụ thể như sau:

1. Quy định tại Điều 3 Giải thích từ ngữ:

- Khoản 10 Điều 3 quy định Ngày (thời hạn) là ngày làm việc. Ngày (thời hạn) này được hiểu là cả ngày cấp, thời hạn bảo hiểm, thời hạn thanh toán phí hay là thời hạn giải quyết bồi thường, khiếu nại, thời hạn thanh toán bồi thường? Nếu thời hạn yêu cầu bồi thường của chủ xe cơ giới là 01 năm kể từ ngày xảy ra tai nạn (như điều 15) thì được hiểu là 365 ngày làm việc?

- Đề xuất bổ sung thêm khái niệm “Trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới” là gì?

- Đề xuất bổ sung khái niệm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ bao gồm “xe ô tô điện”.

- Ngoài chủ xe thì các chủ thể khác như showroom, ngân hàng có được mua bảo hiểm bắt buộc này để tặng cho chủ xe không?

2. Quy định tại Điều 5 Nguyên tắc tham gia bảo hiểm:

Tại khoản 2 Điều 5 quy định: “Chủ xe cơ giới không được đồng thời tham gia hai hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự trở lên cho cùng một xe cơ giới”, tuy nhiên nghị định không quy định trường hợp chủ xe tham gia hai hợp đồng bảo hiểm thì xử lý như thế nào? Doanh nghiệp bảo hiểm có được hủy hay chấm dứt 1 Giấy chứng nhận bảo hiểm hay không và hoàn phí như thế nào?

3. Quy định tại Khoản 2 Điều 7 Giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới:

Để làm rõ quy định tại Điều 7 khoản 2: “...Doanh nghiệp bảo hiểm chỉ cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm cho chủ xe cơ giới khi chủ xe cơ giới đã đóng đủ phí bảo hiểm hoặc có thỏa thuận với chủ xe cơ giới về thời hạn thanh toán phí bảo hiểm theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm” cần quy định đối tượng khách hàng nào được thỏa thuận về thời hạn thanh toán để tránh trường hợp khách hàng nợ phí không nộp cho Doanh nghiệp bảo hiểm.

4. Quy định tại Khoản 3 Điều 8 Phí bảo hiểm và thanh toán phí bảo hiểm:

- Khoản 3 Điều 8 dự thảo Nghị định : “Căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định”.

Đề xuất xem xét nội dung này như sau:

+ Đối tượng gây tai nạn là do chủ xe/lái xe cơ giới điều khiển phương tiện gây ra tai nạn, không phải là của từng xe cơ giới, việc căn cứ theo số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới để điều chỉnh phí có thể là chưa phù hợp, đồng thời có thể sẽ không đảm bảo công bằng cho chủ xe mới mua lại khi xe đã gây tai nạn được chuyển nhượng và/hoặc thay đổi mục đích sử dụng thì mức độ rủi ro của xe cơ giới cũng là khác nhau. Do vậy, đề nghị nên căn cứ vào số lần gây tai nạn do chủ xe/lái xe điều khiển chính xe cơ giới đó để xem xét tăng phí bảo hiểm.

+ Quy định yêu cầu căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm (DNBH) phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm tối đa 15%. Tuy nhiên, đề nghị làm rõ “số lần gây tai nạn” được định lượng như thế nào? Mức độ thiệt hại như thế nào làm căn cứ phải tăng phí bảo hiểm? Có xét đến việc gây tai nạn do Bên thứ 3 mà chủ xe không có lỗi không? Việc quy định chung chung không định lượng cụ thể dẫn đến khó khăn cho DNBH thực hiện việc tăng phí.

+ Để đảm bảo tính linh hoạt cho quá trình xem xét việc điều chỉnh tăng phí do những yếu tố ảnh hưởng khác có thể ảnh hưởng làm phát sinh tai nạn chưa lường trước được, đề xuất xem xét thay đổi từ “doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm” thành “doanh nghiệp bảo hiểm xem xét điều chỉnh phí bảo hiểm.”

- Khoản 4 Điều 8 quy định : “Việc thanh toán phí bảo hiểm thực hiện theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm”. Hiện nay pháp luật về kinh doanh bảo hiểm cho phép DNBH và bên mua bảo hiểm được thỏa thuận thu phí ngay/trước khi cấp đơn bảo hiểm hoặc thanh toán phí theo kỳ. Tuy nhiên đây là sản phẩm trách nhiệm dân sự bắt buộc và số phí thấp, đề nghị giữ nguyên quy định về việc thu phí ngay và chỉ cho thỏa thuận thời hạn thanh toán phí đối với một số trường hợp như quy định cũ để đảm bảo quyền lợi của người được bảo hiểm tránh tranh chấp có thể xảy ra do việc cho nợ phí.

5. Quy định tại Điều 10 Thời hạn và hiệu lực bảo hiểm:

Đề xuất thêm “Trường hợp chủ xe cơ giới có nhiều xe tham gia bảo hiểm vào nhiều thời điểm khác nhau trong năm nhưng đến năm tiếp theo có nhu cầu đưa về cùng một thời điểm bảo hiểm để quản lý, thời hạn bảo hiểm của các xe này có thể nhỏ hơn 01 năm và bằng thời gian hiệu lực còn lại của hợp đồng bảo hiểm đầu tiên của năm đó” như nội dung tại điểm d Khoản 2 Điều 7 của Thông tư 22/2016/TT-BTC.

6. Quy định tại Khoản 4 Điều 11 Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm:

- Trường hợp chủ xe cơ giới không có thông báo về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, nhưng DNBH có những bằng chứng cụ thể về việc xe cơ giới thuộc đối tượng được chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định tại khoản 1 Điều này, DNBH phải thông báo cho chủ xe cơ giới để thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng. Sau 15 ngày kể từ ngày nhận được thông báo mà chủ xe cơ giới không thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm mặc nhiên được chấm dứt. Việc chấm dứt hợp đồng có phải hoàn phí không khi chủ xe không làm thủ tục, nếu phải hoàn thì hoàn 70% như Khoản 3 Điều 11 hay tỷ lệ khác?

- Xem xét bổ sung thêm việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm cho 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 để phù hợp với Khoản 2 Điều 5.

7. Quy định tại Điều 12 Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm:

- Khoản 2 Điều 12 quy định: "Lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy không thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe cơ giới. Trường hợp lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy nhưng đã thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe thì không thuộc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm". Khi lái xe cố ý bỏ chạy thì được hiểu là họ đã không có ý thức thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe, vậy cụ thể là trường hợp nào "lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy nhưng đã thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe"? Đề nghị quy định rõ và cụ thể hơn về nội dung này hoặc bỏ khoản 2 vì không có ý nghĩa trong việc loại trừ bảo hiểm, lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy không thực hiện TNDS của chủ xe, lái xe cơ giới có nghĩa là không cơ quan công an không thể bắt giữ hay triệu tập xử lý tai nạn thì đương nhiên DNBH cũng không có cơ sở giải quyết bồi thường.

- Khoản 3 Điều 12: đề xuất xem xét bổ sung phần thêm điểm loại trừ như sau: "...Trường hợp lái xe bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe có thời hạn hoặc không có thời hạn, hoặc bị tạm giữ Giấy phép lái xe mà quá lịch hẹn của cơ quan công an nhưng lái xe không đến giải quyết thì được coi là không có Giấy phép lái xe" và trường hợp "Giấy kiểm định an toàn kỹ thuật hết hạn".

- Khoản 5 Điều 12¹³ quy định "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, số tiền bồi thường chỉ được tính theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên". Đề xuất chỉnh sửa như sau: "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, số tiền bồi thường chỉ được giải quyết và tính theo hợp đồng bảo hiểm có hiệu lực đầu tiên".

Dự thảo Nghị định chưa có quy định về hướng xử lý của các Hợp đồng trùng trong trường hợp người được bảo hiểm vi phạm khoản 2 Điều 6 về nguyên tắc tham gia bảo hiểm. Đề nghị xem xét quy định bổ sung trường hợp chủ xe tham gia nhiều hơn một hợp đồng bảo hiểm cho cùng một xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm phát hiện ra bảo hiểm trùng thì hợp đồng bảo hiểm thứ hai trở đi có chấm dứt hiệu lực

không? Thời điểm chấm dứt khi nào? Việc hoàn phí được xử lý như thế nào khi thực hiện việc chấm dứt hợp đồng bị trùng? Trường hợp hai giấy chứng nhận cấp cùng ngày, cùng giờ thì xác định hợp đồng bảo hiểm đầu tiên như thế nào?

- Khoản 8 Điều 12 quy định DNBH sẽ không bồi thường thiệt hại đối với trường hợp *“Thiệt hại về tài sản trường hợp lái xe điều khiển xe trong tình trạng có nồng độ cồn trong máu hoặc khí thở, sử dụng ma túy và chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật”*. Phạm vi được bảo hiểm của bên thứ ba theo quy định của Dự thảo Nghị định bao gồm: thân thể, tính mạng, tài sản. Tuy nhiên, điểm loại trừ nêu trên chưa đầy đủ, đề nghị bổ sung loại trừ *“Thiệt hại về thân thể, tính mạng, tài sản trường hợp lái xe điều khiển xe trong tình trạng có nồng độ cồn trong máu...”*.

8. Quy định tại Điều 13 Nguyên tắc bồi thường:

- Khoản 1 Điều 13: Nguyên tắc bồi thường quy định:

“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 số tiền mà chủ xe cơ giới đã bồi thường hoặc sẽ bồi thường cho người bị thiệt hại”.

Do số tiền khi bồi thường là số tiền thực tế để sửa chữa được chiếc xe hoạt động ở trạng thái ban đầu trước khi tai nạn. Số tiền này chưa tính khấu hao tài sản khi BIC giải quyết việc áp khấu hao cho tài sản của KH rất khó khăn nếu xe mới đưa sử dụng số tiền ít thì nhiều khi KH dễ tính chấp nhận nhưng với xe có thời gian sử dụng 10 năm trở lên KH bức xúc và không đồng ý với phương án của BIC.

Nếu theo Dự thảo Nghị định thì được hiểu là bồi thường đủ không tính khấu hao. Tuy nhiên mỗi lần kiểm tra của Kiểm toán nhà nước, Cục giám sát bảo hiểm lại nêu rõ phải khấu hao tài sản. Do vậy BIC kiến nghị bổ sung thêm hoặc làm rõ đây là số tiền thực tế đã bồi thường hợp lý có tính khấu hao hay không khấu hao tài sản tại điểm này.

9. Quy định tại Khoản 4 Điều 14 Hồ sơ bồi thường:

- Đề xuất việc thu thập tài liệu liên quan đến cơ quan có thẩm quyền về vụ tai nạn cần có sự phối hợp với bên mua bảo hiểm và các bên có liên quan, vì thực tế nhiều cơ quan có thẩm quyền không cung cấp cho DNBH, mà chỉ làm việc/cung cấp tài liệu cho chủ xe/lái xe;

- Khoản 4 Điều 14 quy định chi áp dụng cho các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng thì các trường hợp khác dưới các mức này thì như thế nào?

+ Ví dụ 1: trường hợp gây tổn thất về tài sản dưới 50 triệu (tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng), chẳng hạn 45 triệu, nếu không có quy định rất dễ gây tranh chấp giữa DNBH và bên mua bảo hiểm về nguyên nhân xảy ra tai nạn và mức độ lỗi của các bên trong vụ tai nạn (do giải quyết bồi thường TNDS về tài sản theo mức độ lỗi), chưa kể xảy ra trường hợp trực lợi bảo hiểm: xe không tham gia bảo hiểm tự nguyện vật chất xe bị tổn thất (đáng ra không được bồi thường), dựng

hiện trường bị xe khác đâm vào để được bồi thường theo loại hình bảo hiểm bắt buộc TNDS.

+ Ví dụ 2: tổn thất xảy ra bên mua bảo hiểm không thông báo ngay cho DNBH mà để rất lâu (3, 6, 9 tháng) dẫn đến DNBH không còn căn cứ hay tài liệu nào để xác định thời điểm xảy ra tổn thất (có trong thời hạn bảo hiểm hay không), nguyên nhân cũng như mức độ lỗi các bên trong vụ tai nạn.

Do vậy đề nghị bổ sung thêm trường hợp không có hồ sơ pháp lý thì sẽ xử lý như thế nào?

10. Quy định tại Điều 15 Thời hạn yêu cầu, thanh toán và khiếu nại bồi thường:

- Khoản 2 Điều 15 Dự thảo quy định *"Trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm"*. Đề nghị xem xét quy định này cho rõ ràng theo hướng có sự phân biệt rõ giữa thời gian thông báo tai nạn với nghĩa vụ phải thu thập và cung cấp hồ sơ, BIC đề xuất điều chỉnh như sau: *"Trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm và chủ động tiến hành thu thập và cung cấp các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm"*.

11. Quy định về tăng/giảm phí bảo hiểm do tăng/giảm rủi ro được bảo hiểm

- Dự thảo Nghị định quy định tại Khoản 3 Điều 16 và Khoản 3 Điều 17 về trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng/giảm các rủi ro được bảo hiểm, chủ xe cơ giới phải thông báo cho DNBH để có sự điều chỉnh, áp dụng phí bảo hiểm phù hợp. Tuy nhiên, không có quy định nào định nghĩa và/hoặc liệt kê cụ thể các yếu tố làm cơ sở tính phí bảo hiểm, nếu quy định chung chung như vậy sẽ rất khó cho DNBH thực hiện việc điều chỉnh này. Đề nghị bổ sung và làm rõ.

- Khoản 3 Điều 16: *"Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm dẫn đến giảm các rủi ro được bảo hiểm, có quyền yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm giảm mức phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm không chấp nhận giảm phí bảo hiểm, bên mua bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm."* Trường hợp đơn phương đình chỉ này thì có phải hoàn phí không, quy định hoàn phí như thế nào (nếu có hoàn phí)?

12. Quy định tại Điều 18 Quyền của doanh nghiệp bảo hiểm:

- Khoản 1 Điều 18: “*Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền tính lại phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp bên mua bảo hiểm không chấp nhận tăng phí bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm, nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho bên mua bảo hiểm.*” Trường hợp đơn phương đình chỉ này thì có phải hoàn phí không, quy định hoàn phí như thế nào (nếu có hoàn phí)?

- Đề xuất bổ sung Điều 18 như sau:

+ Trường hợp DNBH được bồi thường theo tỷ lệ giữa phí bảo hiểm đã đóng và phí bảo hiểm đáng ra phải đóng, trong trường hợp bên mua bảo hiểm không thông báo với DNBH về việc có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm.

+ Bên mua bảo hiểm không thực hiện nghĩa vụ tại mục 6 Điều 17 khi tai nạn giao thông xảy ra thì Doanh nghiệp bảo hiểm có quyền được giảm trừ 1 phần hoặc toàn bộ số tiền bồi thường đối với thiệt hại về tài sản. Do nếu những thiệt hại dưới 50 triệu đồng về tài sản không có hiện trường sẽ khó xác định trách nhiệm, chủ xe tự ý xin xác nhận của chính quyền địa phương nhằm trục lợi bảo hiểm.

13. Quy định tại Điều 19 Nghĩa vụ của Doanh nghiệp bảo hiểm:

- Khoản 10 Điều 19 quy định: “*Trong vòng 15 ngày trước khi hết thời hạn bảo hiểm phải thông báo cho chủ xe cơ giới về việc hết thời hạn của hợp đồng bảo hiểm*”, do chủ xe thay đổi thông tin liên lạc hoặc xe đổi chủ nhiều nên trên thực tế không DNBH nào có thể thực hiện thông báo được. Do đó đề nghị bỏ quy định này.

- Điểm c Khoản 13 Điều 19 quy định: “*Báo cáo Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam doanh thu phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới trước ngày 31 tháng 3 hàng năm*”. Đề nghị quy định rõ báo cáo và có mẫu biểu hướng dẫn đính kèm.

14. Quy định tại Điều 22 Phòng chống gian lận bảo hiểm

Đề xuất quy định rõ Quy trình, Quy chế tổ chức biện pháp phòng ngừa, phát hiện, giảm thiểu các hành vi gian lận, tổ chức, tuyên truyền chống gian lận bảo hiểm gồm những nội dung gì và xây dựng như thế nào.

15. Quy định tại Điều 29 Nguyên tắc quản lý, vận hành và khai thác Cơ sở dữ liệu:

Đề nghị bổ sung thêm nội dung sau: “*Cơ sở dữ liệu cung cấp danh sách không mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (còn hiệu lực đăng kiểm đối với ô tô) cho cơ quan công an thực hiện phạt các xe này theo quy định.*”

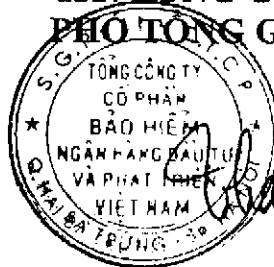
Trên đây là một số ý kiến của Tổng Công ty Bảo hiểm BIDV kính gửi Cục quản lý, giám sát bảo hiểm, Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam tổng hợp kiến nghị chung

về việc sửa đổi bổ sung Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự chủ xe cơ giới.

Nơi nhận:

- Như đề gửi;
- TGD: để b/c;
- Ban TGD;
- Ban PHH, Ban GĐBT;
- Lưu VT, QLRR.

**KT. TỔNG GIÁM ĐỐC
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC**



Vũ Minh Hải

1/1
1/1
HẢI B

Số: 15 /2020-CVHN-BVTM

Hà Nội, ngày 12 tháng 02 năm 2020

Vv: Góp ý dự thảo Nghị định về bảo hiểm
bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới

Kính gửi: Cục Quản lý, Giám sát Bảo hiểm – Bộ Tài chính

Công ty TNHH Bảo hiểm Bảo Việt Tokio Marine (“**Công ty BVTM**”) xin gửi tới Quý Cơ quan lời chào trân trọng nhất. Dựa trên yêu cầu của Quý Cơ quan về việc đề nghị tham gia đóng góp ý kiến đối với dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc Trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (sau đây gọi tắt là “**Dự thảo**”), Công ty BVTM có một số ý kiến như sau:

1. Về việc tham gia nhiều hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (“HĐBH BB TNDS CXCG”) cho cùng một XCG

Theo quy định tại Điều 5.2 của Dự thảo, CXCG không được đồng thời tham gia hai HĐBH BB TNDS cho cùng một XCG. Tuy nhiên, điều 13.5 của cùng Dự thảo lại đặt ra quy định về nguyên tắc bồi thường trong trường hợp CXCG đồng thời tham gia nhiều HĐBH BB TNDS cho cùng một XCG. Sự mâu thuẫn về nội dung như vậy tạo ra tính mất liên kết và thống nhất trong quá trình triển khai sản phẩm tuân thủ theo quy định pháp luật của các Công ty bảo hiểm (“CTBH”). Do đó, Công ty BVTM đề xuất điều chỉnh Dự thảo như sau:

- Tại Điều 5.2: bổ sung quy định “*Nếu Chủ xe cơ giới vô ý tham gia đồng thời nhiều Hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự cho cùng một xe cơ giới thì việc giải quyết khi có tổn thất xảy ra sẽ căn cứ theo Điều 13.5 của nghị định này*”; HOẶC
- Tại Điều 13.5, sửa lại quy định: “*Trường hợp [...], số tiền bồi thường được tính theo Hợp đồng bảo hiểm có ngày bắt đầu hiệu lực sớm nhất và vẫn có hiệu lực tại thời điểm xảy ra vụ tai nạn*”.

2. Về phạm vi bồi thường thiệt hại

Theo điều 6.1 Dự thảo, thiệt hại ngoài hợp đồng về **thân thể**, tính mạng và tài sản đối với bên thứ ba do CXG gây ra thuộc phạm vi được bồi thường thiệt hại. Tuy nhiên, xét về nguyên tắc, việc xác định trách nhiệm pháp lý về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng cần phải phù hợp với các quy định của Bộ luật Dân sự 2015, theo đó các nhóm thiệt hại được bồi thường được liệt kê có bao gồm: “*tài sản, sức khỏe, tính mạng*”. Để đảm bảo tính thống nhất, Công ty BVTM đề nghị Ban soạn thảo điều chỉnh lại cách sử dụng từ ngữ – cụ thể sửa cụm từ “**thân thể**” thành “**sức khỏe**” – tại Khoản 6.1 nói trên, cùng tất cả các nội dung khác liên quan trong Dự thảo có sử dụng chung khái niệm này.

3. Về Phí bảo hiểm và thanh toán Phí bảo hiểm

Điều 8.3 của Dự thảo đang quy định việc điều chỉnh tăng phí bảo hiểm của CTBH sẽ được căn cứ trên số lần gây tai nạn của từng XCG. Tuy nhiên, dựa trên tính chất của loại hình sản phẩm bảo hiểm đồng thời căn cứ trên thực tế triển khai, các tai nạn do CXCG gây cho bên thứ ba thường dẫn đến tỉ lệ tổn thất lớn, dẫn đến hệ quả là CTBH có nhu cầu điều chỉnh tăng phí bảo

hiểm cho các kỳ bảo hiểm sau đó. Do đó, **Công ty BVTM đề xuất Ban soạn thảo cân nhắc sửa đổi căn cứ điều chỉnh tăng phí bảo hiểm của các CTBH** là trên tỉ lệ tổn thất của vụ tai nạn.

Bên cạnh đó, Điều 8 của Dự thảo cũng đã xóa bỏ quy định về phí bảo hiểm đối với các HĐBH có thời hạn dưới một năm (tương ứng Điều 8.2 Thông tư 22/2016/TT-BTC). Xét đến tính bắt buộc của loại hình bảo hiểm này, **Công ty BVTM đề nghị Ban soạn thảo giữ lại quy định này** nhằm đảm bảo tính rõ ràng và thống nhất triển khai giữa các CTBH.

Ngoài ra, Khoản 4 Điều 8 Dự thảo quy định về việc thanh toán phí bảo hiểm là: “*thực hiện theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm*” thay vì quy định cụ thể như tại Điều 6.3 của Thông tư 22. Với quy định chung về nguyên tắc như vậy, Công ty BVTM có thể hiểu việc thanh toán phí bảo hiểm cho HĐBH BB TNDS của CXCG sẽ được thực hiện theo quy định tại Điều 21 Thông tư 50/2017/TT-BTC hay không?

4. Về Giấy chứng nhận bảo hiểm (“GCNBH”)

4.1. Việc cấp GCNBH

Điều 7.1 về GCNBH trong Dự thảo đã bỏ đi quy định hướng dẫn xử lý trường hợp CXCG làm mất GCNBH (hiện đang được quy định tại Điều 6.1 Thông tư 22). **Công ty BVTM đề nghị Ban soạn thảo giải thích chi tiết hoặc bổ sung quy định** để đảm bảo các bên có cơ sở tuân thủ khi xảy ra trường hợp tương ứng.

Bên cạnh đó, tại điều 7.2 có quy định: thời điểm cấp GCNBH là “*khi chủ xe cơ giới đã đóng đủ phí bảo hiểm hoặc khi CTBH có thỏa thuận với chủ xe cơ giới về thời hạn thanh toán phí bảo hiểm*”. Vậy, trong trường hợp, CTBH đã cấp GCNBH cho CXCG sau khi hai bên thỏa thuận thu phí bảo hiểm theo quy định tại Thông tư 50 (ví dụ: thời hạn thanh toán phí không quá 30 ngày từ ngày hiệu lực), thì:

- (i) Thời điểm cấp GCNBH là khi nào? Và
- (ii) Nếu CXCG không tiến hành chi trả phí bảo hiểm theo thỏa thuận thì CTBH có phải thực hiện thông báo cho CXCG về việc hủy hoặc thu hồi GCNBH hay không?

4.2. Thông tin xe cơ giới

Điều 7.3.b Dự thảo quy định: GCNBH phải bao gồm thông tin về xe cơ giới, bao gồm: “*số biển kiểm soát hoặc số khung, số máy, [...]*”. **Công ty BVTM đề nghị Ban Soạn thảo cân nhắc quy định phân biệt rõ ràng: trường hợp nào được ghi Biển kiểm soát và trường hợp nào được ghi số khung, số máy.** Bởi lẽ, theo các quy định liên quan khác, xe cơ giới đủ điều kiện mua bảo hiểm thì phải có Giấy phép đăng ký xe (chính thức/tạm thời), đồng nghĩa với việc sẽ có số biển kiểm soát để cung cấp cho DNBH nhằm ghi trên GCNBH. Trong khi đó, nếu có thể thay thế số biển kiểm soát bằng số khung, số máy, sẽ dễ phát sinh việc suy diễn chỉ cần xe có số khung, số máy mà chưa có đăng ký vẫn có thể mua bảo hiểm.

4.3. Áp dụng mã số, mã vạch

Điều 7.3.h cũng đặt ra quy định mới về việc bao gồm mã số, mã vạch trên GCNBH nhằm mục đích lưu trữ, chuyển tải và truy xuất thông tin cơ bản liên quan đến HĐBH. Tuy nhiên, Công ty BVTM nhận định đây là quy định vô cùng mới gây ảnh hưởng lớn đến hoạt động của các CTBH, đặc biệt là công tác triển khai xây dựng quy trình in ấn, sử dụng mã số, mã vạch trong nội bộ doanh nghiệp; do đó **đề nghị Ban soạn thảo cân nhắc về việc áp dụng quy định này.**

5. Về Thời hạn và Hiệu lực bảo hiểm

Theo quy định tại Điều 10 về Thời hạn và hiệu lực bảo hiểm trong Dự thảo, một số trường hợp bảo hiểm có thể có thời hạn bảo hiểm dưới một (01) năm hiện đang quy định tại Thông tư 22

đã bị lược bỏ đi, đặc biệt là điều 7.2.d về trường hợp CXCG có nhiều xe tham gia bảo hiểm vào nhiều thời điểm khác nhau trong năm nhưng đến năm tiếp theo có nhu cầu đưa về cùng một thời điểm bảo hiểm để quản lý. Kể từ thời điểm Thông tư 22 có hiệu lực, quy định này đã tạo điều kiện rất nhiều cho công tác quản lý HĐBH của các CTBH đối với các trường hợp khách hàng phát sinh nhiều HĐBH riêng lẻ trong năm. Do đó, hiện nay tại Công ty BVTM đã và đang giao kết với rất nhiều khách hàng thuộc trường hợp này. Xét trên tính thực tiễn, **Công ty BVTM đề nghị Ban Soạn thảo giữ lại quy định này nhằm đảm bảo sự thống nhất và ổn định hoạt động quản lý HĐBH tại các CTBH.**

Bên cạnh đó, tại điều 10.3, để làm rõ việc tự động duy trì hiệu lực cho CXCG mới, **đề nghị Ban soạn thảo bổ sung nội dung sau** vào đoạn cuối của quy định: “[...] vẫn còn hiệu lực đối với Chủ XCG mới mà không phải làm thủ tục đổi thông tin chủ xe trên Giấy chứng nhận bảo hiểm”.

6. Về vấn đề chấm dứt HĐBH

Điều 11 của Dự thảo quy định về chấm dứt HĐBH. Tuy nhiên, Công ty BVTM nhận định, các chế tài chấm dứt HĐBH theo Dự thảo này hay chế tài hủy bỏ HĐBH theo Thông tư 22 đều còn thiếu trường hợp đơn phương chấm dứt HĐBH của CTBH/ CXCG như là một chế tài thông thường theo quy định chung về Hợp đồng, mà theo đó CTBH hoặc CXCG có quyền không tiếp tục cung cấp dịch vụ/ sử dụng dịch vụ đối với bên còn lại. Đặc biệt, chế tài này còn đảm bảo quyền lợi của CXCG trong việc lựa chọn CTBH phù hợp. Do đó, **Công ty BVTM đề nghị Ban soạn thảo cân nhắc bổ sung quy định này vào Điều 11 của Dự thảo.**

7. Về vấn đề loại trừ trách nhiệm bảo hiểm

Điều loại trừ số 3 của Điều 12 về Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm có quy định về trường hợp lái xe bị tước quyền sử dụng GPLX. **Công ty BVTM đề nghị Ban soạn thảo quy định rõ: “trường hợp lái xe bị tước quyền sử dụng GPLX được coi là không có GPLX trong thời hạn bị tước theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền”.** Việc làm rõ này sẽ phù hợp với một Án lệ về tranh chấp bảo hiểm gần đây được công bố trên Cổng thông tin Tòa án Nhân dân Tối cao mà trong đó, có trường hợp lái xe đã được **hết hạn tước quyền giấy phép lái xe**, nhưng vì chưa **đóng tiền phạt để lấy GPLX** nên đã **không được coi là “Không có GPLX”.**

Điều loại trừ số 8 của Điều này cũng quy định về trường hợp “lái xe điều khiển xe trong tình trạng có nồng độ cồn trong máu hoặc khí thở”. **Công ty BVTM đề nghị Ban soạn thảo hiệu chỉnh lại câu chữ của quy định này thành “điều khiển xe mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn”,** phù hợp với Điều 5.6 Luật Phòng chống tác hại bia, rượu có hiệu lực từ ngày 1/1/2020.

8. Về vấn đề bồi thường bảo hiểm

8.1. Về nguyên tắc bồi thường

Điều 13.1 của Dự thảo có quy định về trường hợp: Chủ xe cơ giới chết hoặc bị thương tật toàn bộ vĩnh viễn. Tuy nhiên, dựa trên thực tiễn triển khai sản phẩm, Công ty BVTM nhận định không có cơ sở rõ ràng để xác định tình trạng “*bị thương tật toàn bộ vĩnh viễn*” của chủ xe cơ giới, do đó **đề nghị Ban soạn thảo điều chỉnh quy định thành: “bị suy giảm khả năng lao động hoặc thương tật từ 81% trở lên”,** áp dụng cho cả trường hợp của chủ xe cơ giới hoặc lái xe.

Bên cạnh đó, Điều 13.3 của Dự thảo quy định trường hợp duy nhất mà CTBH có thể chỉ trả 50% mức bồi thường theo quy định là 100% lỗi (lỗi hoàn toàn) của bên thứ ba theo xác định của Cơ quan có thẩm quyền. Vậy CTBH có thể hiểu rằng, trong các trường hợp:

- (i) Lỗi hoàn toàn hoặc lỗi một phần của NDBH (CXCG, Lái xe); hoặc
(ii) Không có cơ sở, văn bản xác định lỗi của NDBH và Bên thứ ba

CTBH phải chi trả 100% mức bồi thường theo quy định cho Bên thứ ba là đúng theo quy định của Dự thảo hay không?

Bởi lẽ, trên cơ sở kinh nghiệm xử lý các vụ tai nạn của CTBH, rất nhiều trường hợp Cơ quan Công an yêu cầu các bên tự thỏa thuận dù tình huống được NDBH nhận định là lỗi 100% của bên thứ ba. Tuy nhiên vì cơ quan Công an yêu cầu các bên thỏa thuận nên sẽ không có biên bản Công an, đồng nghĩa với việc không có "*cơ quan thẩm quyền xác định nguyên nhân do lỗi hoàn toàn của bên thứ ba*", vậy hướng xử lý các vụ việc này như thế nào?

8.2. Về thời hạn từ chối bồi thường

Điều 15.4 của Dự thảo quy định thời hạn gửi văn bản từ chối bồi thường kèm theo lý do từ chối là 30 ngày kể từ ngày nhận được Hồ sơ yêu cầu bồi thường. Tuy nhiên, việc quy định như vậy sẽ bất hợp lý so với thực tiễn triển khai do có nhiều trường hợp, CTBH cần thời gian điều tra, xác minh sau khi nhận được hồ sơ, sau đó mới có căn cứ để từ chối. Do đó, Công ty BVTM đề nghị Ban soạn thảo quy định thêm: "30 ngày kể từ ngày nhận được Hồ sơ yêu cầu bồi thường hoặc 30 ngày kể từ ngày hoàn thành xác minh Hồ sơ yêu cầu bồi thường".

8.3. Về Hồ sơ bồi thường

a) Về danh mục tài liệu cung cấp

Công ty BVTM đề nghị Ban soạn thảo bổ sung thêm yêu cầu về tài liệu sau tại Điều 14.2 của Dự thảo về các tài liệu thiệt hại về người: hóa đơn các chi phí (bản gốc) cùng các chứng từ kèm theo như toa thuốc, phiếu chỉ định xét nghiệm, kết quả xét nghiệm v.v... (bản sao).

b) Căn cứ xác định, phân loại vụ tai nạn giao thông ("TNGT")

Theo Điều 14.4 của Dự thảo, việc xác định có thu thập bản sao tài liệu của cơ quan thẩm quyền sẽ chỉ áp dụng với các vụ TNGT gây hậu quả nghiêm trọng trở lên theo quy định của Bộ Công an. Công ty BVTM đã tìm hiểu và xác định quy định hiện hành duy nhất áp dụng là Thông tư 58/2009/TT-BCA ngày 28/10/2009 quy định và hướng dẫn thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về TNGT. Tuy nhiên, để đảm bảo cách hiểu thống nhất, đề nghị Ban Soạn thảo có hướng dẫn, xác nhận chính thức về việc sẽ áp dụng văn bản này, hỗ trợ các CTBH có cơ sở giải thích với Khách hàng.

Ngoài ra, có những vụ việc TNGT gây hậu quả nghiêm trọng trở lên nhưng lại xảy ra ở những địa điểm như cảng, sân bay, khu chế xuất, khu công nghiệp, hoặc cơ quan nhà nước, bộ quốc phòng... thì theo kinh nghiệm thực tiễn, cả Bên mua bảo hiểm hay CTBH đều không thể thu thập được tài liệu của cơ quan Công an giao thông, do đó đề nghị Ban Soạn thảo có hướng dẫn cụ thể cho trường hợp này (ví dụ: tài liệu nào có thể thay thế, hoặc bỏ đi yêu cầu về các Biên bản của Cơ quan Công an).

c) Về tính hợp lý trong việc căn cứ trên hậu quả TNGT

Cũng theo Điều 14.4 nói trên, việc xác định có phải thu thập tài liệu phụ thuộc vào hậu quả của vụ TNGT có nghiêm trọng, rất nghiêm trọng hay đặc biệt nghiêm trọng hay không. Công ty BVTM lấy đơn cử các trường hợp để xác định hậu quả nghiêm trọng:

"a) Làm chết một người;

b) Gây tổn hại cho sức khỏe của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;

c) Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 31%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 41% đến 100%;

d) Gây tổn hại cho sức khỏe của một người với tỷ lệ thương tật từ 21% đến 30% và gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ ba mươi triệu đồng đến dưới năm mươi triệu đồng;

đ) Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 21%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 30% đến 40% và gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ ba mươi triệu đồng đến dưới năm mươi triệu đồng;

e) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm mươi triệu đồng đến dưới năm trăm triệu đồng.”

Trong khi đó, căn cứ theo quy định về giám định y khoa, người bị thương tích phải sau một thời gian nhất định mới có thể đi giám định tỷ lệ thương tật, giấy tờ này cũng do người bị thương giữ nên CTBH cũng phải phụ thuộc vào sự hợp tác của họ để thu thập tài liệu này. Sau đó, khi đã có kết quả giám định tỷ lệ thương tật, CTBH mới xác định được loại tai nạn giao thông cùng việc có phải thu thập tài liệu của Cơ quan Công an nữa hay không. Như vậy, nếu quy định theo hướng hiện tại, thời gian xác minh vụ việc sẽ kéo dài và thậm chí gây ảnh hưởng đến quyền lợi của Bên thứ ba này. Do vậy, **Công ty BVTM kính đề nghị Ban Soạn thảo cân nhắc về điểm này, thay vào đó có thể áp dụng kế thừa quy định hiện nay của Thông tư 22** (trường hợp Cơ quan có thẩm quyền không thể cung cấp và vụ tai nạn liên quan đến vật chất từ một hạn mức cụ thể).

d) Về trách nhiệm cung cấp tài liệu

Cũng liên quan đến Điều 15.4, trên cơ sở thực tiễn làm việc với cơ quan có thẩm quyền về vụ tai nạn, **Công ty BVTM kiến nghị nên sửa đổi về trách nhiệm cung cấp theo hướng:** Bên mua bảo hiểm, NDBH có trách nhiệm phối hợp với CTBH để thu thập tài liệu (ví dụ: NDBH lập giấy ủy quyền cho CTBH làm việc với cơ quan công an, sao chụp tài liệu...).

9. Về vấn đề Giải quyết tranh chấp

Điều 20 của Dự thảo quy định: “*Mọi tranh chấp phát sinh từ hợp đồng bảo hiểm trước hết giải quyết [...] hoặc theo thủ tục hòa giải thương mại trước khi đưa ra giải quyết tại Tòa án có thẩm quyền*”. Công ty BVTM **đề nghị mở rộng việc giải quyết tranh chấp ra Trọng tài thương mại** nhằm đảm bảo quyền lựa chọn nơi giải quyết tranh chấp khi có nhu cầu của các bên.

Trên đây là một số ý kiến, đề xuất của Công ty BVTM đối với dự thảo *Nghị định về bảo hiểm bắt buộc Trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới* để Quý Cơ quan xem xét, tham khảo trong quá trình hoàn thiện công tác này.

Trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lưu HCNS, KH, PCTT.

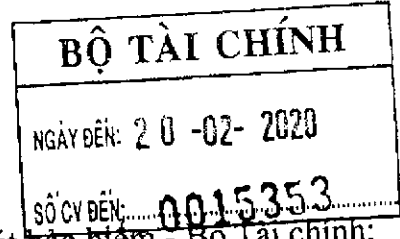
TUQ. TỔNG GIÁM ĐỐC

(đã ký)

Số. 323./2020/MIC-TGD

Hà Nội, ngày 19 tháng 02 năm 2020

(V/v: Ý kiến đối với dự thảo Nghị định
về bảo hiểm BB TNDS của chủ XCG)



Kính gửi:

- Cục Quản lý Giám sát bảo hiểm - Bộ Tài chính;
- Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam.

Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm Quân đội (MIC) xin gửi lời chào trân trọng tới Quý Cơ quan.

Phúc đáp công văn số 594/BTC-QLBH ngày 16/01/2020 của Cục Quản lý GSBH - Bộ Tài chính về việc lấy ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, MIC xin được tham gia ý kiến như sau:

1. Điều 3: Giải thích từ ngữ.

Điểm a, Khoản 3 dự thảo: "Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ gồm xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự"

Ý kiến của MIC:

- Bổ sung: bao gồm cả xe ô tô điện.

2. Điều 11 - Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm.

Ý kiến của MIC:

- Bổ sung thêm trường hợp khách hàng vô tình tham gia đồng thời từ 02 hợp đồng bảo hiểm bắt buộc TNDS trở lên thì được phép thỏa thuận với DNBH chấm dứt HĐBH phát sinh sau.

3. Điều 13. Nguyên tắc bồi thường

Khoản 5 dự thảo quy định: "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, số tiền bồi thường chỉ được tính theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên".

Ý kiến của MIC:

- Làm rõ "Hợp đồng bảo hiểm đầu tiên" được tính theo ngày giao kết HĐBH/ cấp GCNBH hay ngày hiệu lực bảo hiểm?

4. Điều 14. Hồ sơ bồi thường.

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

Ý kiến của MIC:

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

5. Điều 15. Thời hạn yêu cầu, thanh toán và khiếu nại bồi thường.

Khoản 2: "Trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn (trừ trường hợp bất khả kháng), chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm."

Ý kiến của MIC:

.... Chủ xe cơ giới phải gửi thông báo bằng văn bản theo biểu mẫu hoặc thông qua hình thức điện tử (như: Tổng đài CSKH, website.... có ghi nhận thời gian gửi thông báo) cho doanh nghiệp bảo hiểm kèm theo các tài liệu quy định trong hồ sơ yêu cầu bồi thường thuộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới cho doanh nghiệp bảo hiểm."

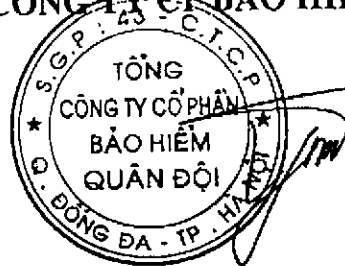
Trên đây là toàn bộ ý kiến của MIC đóng góp dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới xin được gửi Bộ Tài chính và Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam xem xét.

Trân trọng!

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lưu VT, KNV.

TỔNG CÔNG TY CP BẢO HIỂM QUÂN ĐỘI



Q. TỔNG GIÁM ĐỐC
Nguyễn Thị Hải Yến



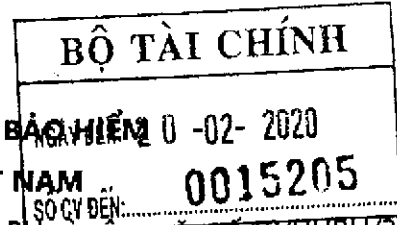


Số: 0088/20/CV-AAA

TP. Hồ Chí Minh, ngày 18 tháng 02 năm 2020

(V/v: Phúc đáp nội dung công văn

số 594/BTC-QLBH & 10/HHBH/2020)

Kính gửi : CỤC QUẢN LÝ GIÁM SÁT BẢO HIỂM
HIỆP HỘI BẢO HIỂM VIỆT NAM

Công ty CP Bảo hiểm AAA đã nhận được công văn số 594/BTC-QLBH và công văn số 10/HHBH/2020 vào ngày 21/01/2020 với nội dung liên quan đến Tham gia đóng góp ý kiến đối với Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, Công ty AAA có ý kiến như sau:

Điều/Khoản	Dự thảo Nghị định	Ý kiến đóng góp của AAA
Điều 07 – Khoản 03	d) Trách nhiệm bảo hiểm: Mức trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba;	Đề nghị đồng nhất thuật ngữ Bên thứ ba / Người thứ ba
Điều 07 – Khoản 03	đ) Trách nhiệm của chủ xe, lái xe khi xảy ra tai nạn;	Đề nghị điều chỉnh là Mức trách nhiệm bảo hiểm Lý do : Không có định nghĩa về trách nhiệm chủ xe/lái xe. Ngoài ra trách nhiệm chủ xe/lái xe có thể là vô hạn trong khi trách nhiệm bảo hiểm là có giới hạn
Điều 07 – Khoản 03	h) Mã số, mã vạch theo quy định hiện hành để lưu trữ, chuyển tải và truy xuất thông tin định danh doanh nghiệp bảo hiểm và nội dung cơ bản của Giấy chứng nhận bảo hiểm.	Đề nghị có hướng dẫn cụ thể để doanh nghiệp áp dụng đồng bộ
Điều 07 – Khoản 04	Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm bằng điện tử theo Luật giao dịch điện tử và các văn bản hướng dẫn thi hành, Giấy chứng nhận bảo hiểm bằng điện tử phải đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về quản lý nhà nước và phản ánh đầy đủ các nội dung quy định tại Khoản 3 Điều này.	Đề nghị có văn bản hướng dẫn cụ thể để thống nhất việc truy xuất dữ liệu giữa các ban ngành liên quan và Doanh nghiệp bảo hiểm
Điều 08 – Khoản 03	Căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định	- Đề nghị làm rõ Qui định này áp dụng ngay cho năm bảo hiểm hay cho năm tiếp theo? Doanh nghiệp bảo hiểm không có thông tin nếu phương tiện chuyển từ doanh nghiệp này sang doanh nghiệp khác.
Điều 09 – Khoản 02	Căn cứ chi phí thực tế về giá dịch vụ khám, chữa bệnh, chăm sóc y tế và chi phí khắc phục thiệt hại về tài sản, Bộ Tài chính quy định mức trách nhiệm bảo hiểm.	Đề nghị xem xét chuyển khoản này vào phần định nghĩa



Điều 12 – Khoản 01	Hành động cố ý gây thiệt hại của chủ xe, lái xe hoặc của người bị thiệt hại.	Đề nghị bổ sung loại trừ trường hợp bên thứ ba cố tình gây thương tật cho chính họ như tự sát
Điều 12 – Khoản 02	Lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy không thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe cơ giới. Trường hợp lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy nhưng đã thực hiện trách nhiệm dân sự của chủ xe, lái xe thì không thuộc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm.	Đề nghị điều chỉnh rõ ý hơn. Lý do : Câu không rõ nghĩa và có thể hiểu theo nhiều cách.
Điều 13 – Khoản 01	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 số tiền mà chủ xe cơ giới đã bồi thường hoặc sẽ phải bồi thường cho người bị thiệt hại.	Đề nghị điều chỉnh số tiền doanh nghiệp bảo hiểm phải <i>bồi thường cho chủ xe cơ giới</i> số tiền hợp lý mà chủ xe cơ giới đã bồi thường hoặc sẽ phải bồi thường cho người bị thiệt hại.
Điều 13 – Khoản 02	Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường ngay tối đa 30% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng.	Đề nghị cụ thể các mức tạm ứng "tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng" để doanh nghiệp bảo hiểm nhất quán trong áp dụng.
Điều 18 – Khoản 01	Thu phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo quy định của Bộ Tài chính. Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền tính lại phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp bên mua bảo hiểm không chấp nhận tăng phí bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm, nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho bên mua bảo hiểm ¹ .	Đề nghị cho biết Quy định này có bị hạn chế bởi Điều 08 – Khoản 03 hay không ? Đề nghị bổ sung khoản tăng tối đa
Điều 18 – Khoản 04	Yêu cầu Quý bảo hiểm xe cơ giới hoàn trả số tiền mà doanh nghiệp bảo hiểm đã tạm ứng bồi thường theo quy định tại Khoản 1 Điều 13 Nghị định này trong trường hợp thiệt hại không thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm.	Đề nghị xem lại là điều 13 khoản 1 hay Điều 13 khoản 2 Đề nghị qui định thời gian Quý bảo hiểm TNDS XCG hoàn trả hoặc có thông tư cụ thể

¹ Đề xuất sửa cho phù hợp với Khoản 2 Điều 20 Luật kinh doanh bảo hiểm.

<p>Điều 19 khoản 3</p>	<p>Trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm nhận được thông báo của chủ xe cơ giới về sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến giảm các rủi ro được bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phải giảm phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm và hoàn trả số tiền chênh lệch cho chủ xe cơ giới.</p>	<p>Đề nghị bổ sung khoản giảm tối đa</p>
<p>Điều 19 khoản 6</p>	<p>Thông báo cho người bị tai nạn, chủ xe cơ giới biết số tiền bồi thường thiệt hại về người và thanh toán số tiền bồi thường theo quy định tại Khoản 3 Điều 13 Nghị định này.</p>	<p>Đề nghị sửa: "Thông báo cho chủ xe cơ giới hoặc người bị tai nạn..." theo thứ tự ưu tiên</p>
<p>Điều 19 khoản 13</p>	<p>Báo cáo về tình hình thực hiện bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo định kỳ hoặc khi có yêu cầu, cụ thể:</p>	<p>Đề nghị mở kênh trực tuyến chia sẻ thông tin thị trường TNDS cho doanh nghiệp bảo hiểm</p>
<p>Điều 31 khoản 1 đ</p>	<p>đ) Trách nhiệm của chủ xe, lái xe khi xảy ra tai nạn;</p>	<p>Đề nghị điều chỉnh là Mức trách nhiệm bảo hiểm Lý do : Không có định nghĩa về trách nhiệm chủ xe/lái xe. Ngoài ra trách nhiệm chủ xe/lái xe có thể là vô hạn trong khi trách nhiệm bảo hiểm là có giới hạn</p>
<p>Điều 44 khoản 1</p>	<p>Các hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới đã giao kết trước ngày Nghị định này có hiệu lực thì tiếp tục thực hiện theo quy định của pháp luật tại thời điểm giao kết hợp đồng. Trường hợp sửa đổi, bổ sung sau thời điểm Nghị định này có hiệu lực, thực hiện theo quy định tại Nghị định này.</p>	<p>Đề nghị các hợp đồng đã giao kết trước khi nghị định có hiệu lực tiếp tục thực hiện theo qui định tại thời điểm giao kết kể cả sửa đổi bổ sung.</p>

Công ty Cổ phần Bảo hiểm AAA xin phép đóng góp ý kiến với nội dung trình bày như trên.
Trân trọng kính chào!

Nơi nhận:

- Như trên;
- Ban Điều hành (báo cáo);
- Phòng BH XCG; Định Phí;
- Lưu HC.

CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM AAA



Nguyễn Kim Cương

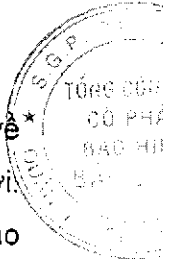
TP. Hồ Chí Minh, ngày 21 tháng 02 năm 2020

Số: 553 /2020/CV-BL

V/v ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị
định về bảo hiểm bắt buộc TNDS
của chủ xe cơ giới

**Kính gửi: CỤC QUẢN LÝ GIÁM SÁT BẢO HIỂM
BỘ TÀI CHÍNH**

Phúc đáp Công văn số 594/BTC-QLBH đề ngày 16/01/2020 của Bộ Tài chính về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Bằng văn bản này, Bảo Long xin có ý kiến đóng góp đối với các điều khoản tại dự thảo Nghị định như sau:



1. Về Giấy chứng nhận thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe.

Điểm g, khoản 1 Điều 11 quy định như sau:

"Điều 11. Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm

1. Hợp đồng bảo hiểm chỉ được chấm dứt trong những trường hợp sau:

...

g) Xe bị mất cắp, chiếm đoạt không tìm được, chủ xe đã có đề nghị và được cấp giấy chứng nhận thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe, biển số xe..."

Điều khoản này có bổ sung mới Giấy chứng nhận thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe, Bảo Long đề nghị Bộ Tài Chính có hướng dẫn làm rõ: (i) Giấy chứng nhận thu hồi này cần phải có những nội dung cơ bản nào; hoặc (ii) có mẫu cho các Doanh nghiệp bảo hiểm áp dụng chung hay không; hoặc (iii) xem xét thay đổi Giấy chứng nhận thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe bằng Công văn thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe của Doanh nghiệp bảo hiểm.

2. Điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm.

Khoản 3, Điều 12 quy định như sau :

"Điều 12. Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm

Doanh nghiệp bảo hiểm không bồi thường thiệt hại đối với các trường hợp sau:

...

3. Lái xe chưa đủ độ tuổi điều khiển xe cơ giới theo quy định pháp luật về giao thông đường bộ; Lái xe không có Giấy phép lái xe. Trường hợp lái xe bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe có thời hạn hoặc không có thời hạn thì được coi là không có Giấy phép lái xe; Giấy phép lái xe không hợp lệ; Giấy phép lái xe hết hạn sử dụng tại thời điểm xảy ra tai nạn; Giấy phép lái xe không phù hợp đối với xe cơ giới bắt buộc phải có Giấy phép lái xe...”

Điều khoản này đã bổ sung thêm các trường hợp: Lái xe chưa đủ độ tuổi điều khiển xe cơ giới theo quy định pháp luật về giao thông đường bộ; Giấy phép lái xe không hợp lệ; Giấy phép lái xe hết hạn sử dụng tại thời điểm xảy ra tai nạn. Tuy nhiên, việc sử dụng khái niệm Giấy phép lái xe không hợp lệ còn chung chung và cần có hướng dẫn để các Doanh nghiệp bảo hiểm áp dụng được trên thực tế.

Bên cạnh đó, Bảo Long có kiến nghị xem xét hướng xử lý đối với trường hợp Lái xe không chấp hành yêu cầu kiểm tra về nồng độ cồn/chất kích thích của người thi hành công vụ, bởi trên thực tế, lái xe có sử dụng rượu, bia hoặc chất kích thích nhưng khi cơ quan công an yêu cầu kiểm tra nồng độ cồn thì không chấp hành và chịu nộp phạt để Doanh nghiệp bảo hiểm không có căn cứ loại trừ trách nhiệm bảo hiểm.

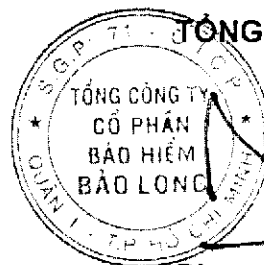
3. **Bổ sung quy định về tính khấu hao đối với trường hợp bồi thường thiệt hại về tài sản.**
4. **Trong bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về người bổ sung mục về thai nhi bị thiệt hại do tai nạn.**

Trên đây là ý kiến của Bảo Long đối với Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Kính mong Quý Cơ quan xem xét và cân nhắc.

Trân trọng!

Nơi nhân:

- Như trên;
- XCG “để biết”;
- Lưu VT, PC.



Phan Quốc Dũng



Liberty
Insurance

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 19 tháng 02 năm 2020

Kính gửi: **BỘ TÀI CHÍNH**

Số 28, Đường Trần Hưng Đạo, Quận Hoàn Kiếm, Thành phố Hà Nội

V/v: *Đóng góp ý kiến Dự thảo Nghị định quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới*

Kính thưa Quý Cơ quan,

Chúng tôi, Công ty TNHH Bảo hiểm Liberty, xin gửi đến Quý Cơ quan lời chào trân trọng và lời chúc sức khỏe.

Chúng tôi đã nhận được Công văn số 594/BTC-QLBH đề ngày 16/01/2020 của Quý Cơ quan về việc lấy ý kiến dự thảo Dự thảo Nghị định ("**Dự Thảo Nghị Định**") quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới ("**BHTNDSBB**"), dự kiến sẽ thay thế Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Nghị định số 214/2013/NĐ-CP về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

Liên quan đến bản Dự Thảo Nghị Định, chúng tôi xin được có một số ý kiến đóng góp như sau:

1. Khoản 7 của Điều 3: trường hợp xe đứng yên 1 chỗ nhưng không có người điều khiển, bên thứ 3 đâm vào và bị thiệt hại thì có phát sinh trách nhiệm bảo hiểm không? Và song song với điều này cần bổ sung thêm định nghĩa về "Tham gia giao thông".
2. Điều 4 cần làm rõ thêm: Việt Nam đã tham gia những điều ước quốc tế nào và phải tổ chức phổ biến rộng rãi về các điều ước đó cho các đơn vị liên quan thực hiện theo khi có các vụ việc có liên quan đến yếu tố nước ngoài.
3. Khoản 2 điều 5: bổ sung thêm "*trong trường hợp chủ xe cơ giới vô tình tham gia hơn 01 hợp đồng bảo hiểm thì hợp đồng có hiệu lực đầu tiên sẽ được áp dụng khi xảy ra tổn thất*".
4. Mục 3 Điều 7: Giấy chứng nhận bảo hiểm phải bao gồm các nội dung sau đây:

Phần b) Thông tin về xe cơ giới: Số biển kiểm soát hoặc số khung, số máy, loại xe, trọng tải (đối với xe ô tô), số chỗ ngồi (đối với xe ô tô), mục đích sử dụng (đối với xe ô tô),

Theo chúng tôi, Dự Thảo Nghị Định nên phân định thông tin bắt buộc là Số khung/ số máy, loại xe, trọng tải (đối với xe ô tô), số chỗ ngồi (đối với xe ô tô), mục đích sử dụng (đối với xe ô tô); Thông tin nên có: Biển số xe. Lý do là cần thống nhất 1 thông số ít khả năng thay đổi liên quan tới chiếc xe (số khung/số máy) để có thể truy xuất dữ liệu trên hệ thống, nhất là với hệ thống chung của Hiệp hội. Ngoài ra cần có chế tài cho các công ty bảo hiểm trong trường hợp không đủ thông tin bắt buộc trên hệ thống dữ liệu chung vì tình trạng viết Giấy chứng nhận không đủ thông tin trên thị trường là có.

5. Khoản 3 điều 8: trong trường hợp chủ xe chuyển từ bảo hiểm này sang bảo hiểm khác thì số liệu theo dõi số lần tai nạn sẽ được lấy từ nguồn nào?



6. Khoản 3 Điều 8. Đề xuất bố vi lý do phí của BHTNDSBB đang rất nhỏ so với tổn thất xảy ra. Nếu cho phép công ty bảo hiểm được tư tăng phí không quá 15%, dẫn tới việc doanh nghiệp bảo hiểm cần định danh trường hợp nào tăng 5%, 10%, 15%; có sự cạnh tranh về mức phí giữa các công ty bảo hiểm, từ đó khách hàng mua rồi hủy mua chỗ khác. Ngoài ra, hệ thống truy xuất về bồi thường chưa được thống nhất trên toàn thị trường nên các công ty khác có biết về tổn thất của xe đang ở doanh nghiệp bảo hiểm cũ không để tăng phí.
7. Khoản 1c Điều 10 đề nghị bổ sung "*Hoặc theo thời gian kiểm định kế tiếp (Ngày hết hạn trên đăng kiểm hiện tại). Vì một số xe nhiều tuổi chỉ được đăng kiểm 6 tháng/ 1 lần*".
8. Điểm b, Khoản 1. Điều 11: cần làm rõ thêm định nghĩa về "*Xe cơ giới bị hỏng không sử dụng được*".
9. Khoản 1, Điều 12. làm rõ định nghĩa hàng động cố ý gây thiệt hại của người bị thiệt hại. Trường hợp người bị thiệt hại biết trước được về khả năng có thể bị tai nạn nếu thực hiện hành vi tham gia giao thông nhưng vẫn thực hiện có được xem là hành vi cố ý gây thiệt hại không?
10. Khoản 2 điều 12: làm rõ thêm thời điểm "*Đã thực hiện trách nhiệm dân sự*" là tính theo mốc thời gian nào? (tính theo mốc gửi Yêu cầu bồi thường hay mốc gửi Thông báo bồi thường, ...?).
11. Khoản 8 điều 12: việc chứng minh có chất kích thích cần những bằng chứng cụ thể gì (chỉ cần có bằng chứng khách quan hay bắt buộc phải có kết luận của cơ quan có thẩm quyền?)
12. Khoản 2 điều 13: cần bổ sung thêm "*Doanh nghiệp bảo hiểm phải tạm ứng...theo kết luận về nguyên nhân, lỗi các bên liên quan của cơ quan có thẩm quyền*".
13. Điểm a, Khoản 3. Điều 13: trường hợp bên thứ 3 cố ý gây tai nạn (lỗi hoàn toàn) thì doanh nghiệp BH có phải bồi thường không?
14. Khoản 4. Điều 14: Đề nghị làm rõ: đối với các vụ tai nạn giao thông dưới mức nghiêm trọng thì các bên liên quan xác định lỗi trong vụ tai nạn dựa trên căn cứ nào (để làm cơ sở bồi thường) khi không có cơ quan chức năng có thẩm quyền phân định lỗi?
15. Khoản 4 Điều 14. Trong trường hợp vụ tai nạn ít nghiêm trọng thì xử lý như thế nào? (vi bổ đi mục 5 điều 14 thông tư 22, thiệt hại ước tính dưới 10 triệu)
16. Khoản 1& 2, điều 15: cần làm rõ việc thông báo bồi thường và thời hạn yêu cầu bồi thường. Nếu chủ xe cơ giới không gửi thông báo bồi thường trong vòng 05 ngày thì có được quyền yêu cầu bồi thường không?
17. Khoản 3 Điều 15. thời hạn thanh toán được tính từ khi Doanh nghiệp bảo hiểm nhận được Đủ hồ sơ bồi thường.
18. Khoản 3. Điều 15: thời hạn thanh toán được tính từ khi Doanh nghiệp bảo hiểm nhận được Đủ hồ sơ bồi thường theo qui định ở điều 14.
19. Khoản 6. Điều 19: Thông báo cho người bị nạn hoặc chủ xe hay phải thông báo cho cả hai?
20. Khoản 9 điều 19. Doanh nghiệp bảo hiểm thanh toán trực tiếp chi phí sao chụp hồ sơ cho cơ quan công an hay Quỹ bảo hiểm sẽ thanh toán? Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm thanh toán trực tiếp thì cần thu thập chứng từ gì từ cơ quan công an để quyết toán chi phí đã thanh toán đó?

?

lo (A) lời

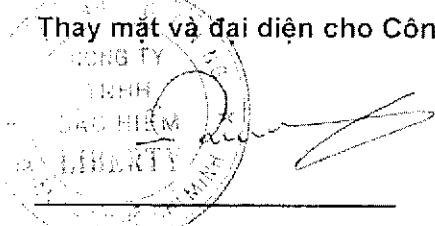


21. Phần phong chống gian lận bảo hiểm từ phía bên mua bảo hiểm quá chung chung và chưa có chế tài xử phạt vì đa phần gian lận đều xuất phát từ bên mua bảo hiểm. Nếu bỏ phần chế tài xử phạt tại điều 43, không nêu rõ chế tài xử phạt sẽ không có đủ sức răn đe đối với các hành vi gian lận, trục lợi bảo hiểm
22. Điều 31: cần quy định rõ: Doanh nghiệp bảo hiểm được quyền truy nhập cơ sở dữ liệu và trích xuất lịch sử tổn thất của đối tượng tham gia bảo hiểm làm cơ sở đánh giá rủi ro từ đó xác định phí bảo hiểm tương ứng.
23. Hệ thống dữ liệu chung của thị trường cần được chuẩn hóa và dữ liệu được chia sẻ. Quý Cơ quan và/hoặc Hiệp Hội Bảo Hiểm Việt Nam nên có người hỗ trợ các doanh nghiệp bảo hiểm cập nhật dữ liệu, nhưng còn phụ thuộc nhiều vào các nhà cung cấp hệ thống công nghệ thông tin và lỗi sửa rất lâu. Hệ thống của Hiệp Hội Bảo Hiểm Việt Nam cần thông tin mã hóa nhiều và hay bị sai lệch. Doanh nghiệp bảo hiểm chưa có quyền tự điều chỉnh thông tin mà phụ thuộc vào người ở hiệp hội và các nhà cung cấp dịch vụ nên không xử lý nhanh được.

Ngoài những vấn đề nêu trên, chúng tôi không có ý kiến gì đối với các nội dung khác của Dự Thảo Nghị Định.

Xin chân thành cảm ơn và kính chào,

Thay mặt và đại diện cho Công ty TNHH Bảo hiểm Liberty



Họ tên: Nguyễn Thùy Dung

Chức vụ: Giám đốc Tài chính kiêm Người đại diện theo pháp luật



Hà Nội, ngày 12 tháng 02 năm 2020

Số: 385/PJICO-CV-TGD

V/v: Lấy ý kiến dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới

Kính gửi: Cục Quản lý Giám sát bảo hiểm – Bộ Tài chính

Thực hiện nội dung Công văn số 594/BTC-QLBH ngày 16/01/2020 của Cục Quản lý giám sát bảo hiểm Bộ Tài chính, Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm Petrolimex (“PJICO”) xin đóng góp ý kiến Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của Chủ xe cơ giới như sau:

1. Sau khi nghiên cứu và rà soát các nội dung của Dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới của Chính Phủ, về cơ bản PJICO đồng ý với các quy định tại Dự thảo này.
2. Ngoài ra, PJICO có bổ sung thêm một số ý kiến cụ thể như sau:
 - 2.1 Điều chỉnh khoản 4, Điều 3. Giải thích từ ngữ: “*Hành khách là người được chở trên phương tiện vận tải hành khách đường bộ, có trả tiền*” (Bỏ cụm từ “có trả tiền”).
 - 2.2 Tại khoản 9, Điều 3. Giải thích từ ngữ:

Đề nghị làm rõ cụm từ “*đứng nguyên tại chỗ*” trong câu “*Xe cơ giới hoạt động là xe cơ giới có sự điều khiển của lái xe đang vận hành (di chuyển hoặc đứng nguyên tại chỗ)*”. Trường hợp xe đứng yên và nổ máy nhưng không có lái xe trên xe có được coi là xe cơ giới đang hoạt động hay không? – Cần nhắc vì nhiều xe dừng đỗ vẫn nổ máy không có người điều khiển trên xe và xe khác đâm vào vẫn phát sinh trách nhiệm dân sự.
 - 2.3 Tại điểm h, khoản 3, Điều 7. Giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới:

Kiến nghị bổ sung quy định cụ thể về các thông tin định danh của Doanh nghiệp bảo hiểm và các nội dung cơ bản được thể hiện của Giấy chứng nhận bảo hiểm truy xuất qua mã vạch, mã số.
 - 2.4 Bổ sung điểm i) tại khoản 1, Điều 11. Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm
“*i) Các trường hợp chấm dứt theo quy định Luật kinh doanh bảo hiểm.*”
 - 2.5 Kiến nghị bỏ Khoản 4, khoản 5 Điều 19. Nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm

"4. Không được chi hỗ trợ đại lý bán bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới dưới mọi hình thức ngoài mức hoa hồng bảo hiểm đại lý được hưởng theo quy định của Bộ Tài chính."

"5. Không được khuyến mại dưới mọi hình thức đối với bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới."

2.6 Tại điểm c, khoản 1 Điều 26. Nội dung chi của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới:

Bổ sung quy định cụ thể về mức tỷ lệ thương tật về thiệt hại thân thể cho việc chi hỗ trợ nhân đạo.

2.7 Tại Điều 26. Nội dung chi của Quỹ bảo hiểm xe cơ giới:

Bổ sung quy định về khoản chi phí cho cơ quan Cảnh sát giao thông Trong Công tác điều tra xác minh các vụ trục lợi bảo hiểm theo yêu cầu của cơ quan chức năng hoặc Doanh nghiệp bảo hiểm.

2.8 Tại Điều 33. Trách nhiệm của Bộ Công an:

Bổ sung quy định Cung cấp dữ liệu về các quyết định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ cho Hiệp hội bảo hiểm theo yêu cầu của Doanh nghiệp bảo hiểm trong các vụ phòng chống trục lợi bảo hiểm.

Bổ sung điểm c, khoản 2, Điều 33:

"c) Đáp ứng phương tiện, thiết bị để kiểm tra Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự bắt buộc điện tử của Chủ phương tiện xe cơ giới khi lưu thông."

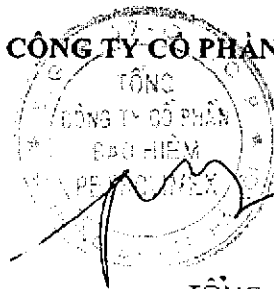
Trên đây là ý kiến đóng góp của PJICO về Dự thảo Nghị định bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, rất mong được Hiệp Hội Bảo hiểm Việt Nam, Bộ Tài chính ghi nhận để xây dựng khung pháp lý đầy đủ, minh bạch tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp bảo hiểm.

Trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lưu VT, TTU, XCG, Pháp chế.

TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM PETROLIMEX



TỔNG GIÁM ĐỐC

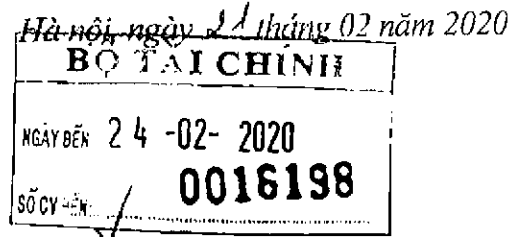
Đào Kim Hải



Ký bởi: Văn phòng Bộ
Cơ quan: 28 Trần Hưng Đạo, Hoàn Kiếm, Hà Nội
Thời gian ký: 24/02/2020 14:25:53 +07:00

TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM XUÂN THÀNH
XUAN THANH INSURANCE JOINT STOCK CORPORATION
Trụ sở chính: Tầng 21 tòa nhà Thaiholdings, số 17 Tổng Đán, Phường Tráng Tiến, Quận Hoàn Kiếm, Thành phố Hà Nội
Web: xtl.com.vn | Tel: 024 3393 9988 | Email: info@xtl.com.vn

Số: .../2020/CV-XTI-QLNV
V/v: Đóng góp ý kiến hồ sơ dự thảo
Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS
của chủ xe cơ giới



Kính gửi: **Bộ Tài Chính**
Cục Quản lý, giám sát bảo hiểm

Tổng công ty cổ phần Bảo hiểm Xuân Thành (XTI) xin gửi tới Quý Bộ, Quý Cục lời chúc sức khỏe và lời chào trân trọng nhất.

Thực hiện công văn số 594/BTC-QLBH đề ngày 16/01/2020 của Cục Quản lý, Giám sát bảo hiểm, Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm Xuân Thành (XTI) xin đóng góp ý kiến đối với hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

- 1.1 Đề nghị đưa ra khái niệm, các hạn mức về số tiền thiệt hại đối với vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng. Bổ sung khái niệm vào Điều 3 Giải thích từ ngữ.
- 1.2 Đề nghị làm rõ khoản 4, Điều 14 Hồ sơ bồi thường

Trường hợp với các vụ tai nạn không gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng thì:

- Doanh nghiệp bảo hiểm có phải thu thập Hồ sơ giải quyết tai nạn của cơ quan Công an không ?
- Nếu không có hồ sơ giải quyết vụ tai nạn của công an thì DNBH xác định mức độ lỗi căn cứ vào tài liệu nào và do cơ quan/đơn vị nào thực hiện.

Trân trọng!

Nơi nhận:

- Như trên;
- Ban KSNB;
- Lưu VT, QLNV.

TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM XUÂN THÀNH



TỔNG GIÁM ĐỐC
Lê Quốc Bình

CÔNG TY BẢO HIỂM LIÊN HIỆP

Số: 48/2020/CV-VIC
V/v: Đồng góp ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị
định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ
xe cơ giới

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

-----000-----

Hà Nội, ngày 17 tháng 2 năm 2020

Kính gửi: **BỘ TÀI CHÍNH**

Liên quan đến Công văn số 595/BTC-QLBH ngày 16/01/2020 của Bộ Tài chính về việc ‘Xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới’, Công ty Bảo hiểm Liên hiệp bằng văn bản này xin đồng góp ý kiến như sau:

1. Nộp phí bảo hiểm và cấp giấy chứng nhận bảo hiểm

Dự thảo quy định:

Điều 7. Giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

2. Khi mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, chủ xe cơ giới được doanh nghiệp bảo hiểm cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm. Doanh nghiệp bảo hiểm chỉ cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm cho chủ xe cơ giới khi chủ xe cơ giới đã đóng đủ phí bảo hiểm hoặc có thỏa thuận với chủ xe cơ giới về thời hạn thanh toán phí bảo hiểm theo quy định pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.

Vậy thời hạn thanh toán phí bảo hiểm theo quy định này là bao lâu, có phải tuân theo thời hạn thanh toán phí bảo hiểm theo Thông tư số 50/2017/TT-BTC không, hay theo văn bản hướng dẫn riêng của Bộ Tài chính? Kính đề nghị quy định rõ nội dung này.

2. Hiệu lực của Giấy chứng nhận bảo hiểm điện tử

Dự thảo quy định:

Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm bằng điện tử theo Luật giao dịch điện tử và các văn bản hướng dẫn thi hành, Giấy chứng nhận bảo hiểm bằng điện tử phải đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về quản lý nhà nước và phản ánh đầy đủ các nội dung quy định tại Khoản 3 Điều này.

Quy định này là phù hợp trong bối cảnh cuộc cách mạng 4.0. Tuy nhiên, cần có quy định cụ thể về việc công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận bảo hiểm điện tử này đối với các cơ quan quản lý nhà nước khác, như Cảnh sát giao thông. Do đó, UIC kính đề nghị Bộ Tài chính sớm ban hành văn bản về giao dịch điện tử trong lĩnh vực bảo hiểm, trong đó hướng dẫn chi tiết quy định trên.

3. Tăng phí bảo hiểm do số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới

Dự thảo quy định:

Điều 8. Phí bảo hiểm và thanh toán phí bảo hiểm

3. Căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định.

Quy định này là phù hợp với yêu cầu thực tiễn, tuy nhiên, cơ chế áp dụng như thế nào? Việc chia sẻ thông tin về số lần gây tai nạn của xe sẽ được thực hiện như thế nào, bởi các chủ thể nào, với các bằng chứng như thế nào được coi là hợp pháp? Liệu doanh nghiệp bảo hiểm mới có quyền yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm cũ và doanh nghiệp bảo hiểm cũ có nghĩa vụ cung cấp thông tin này không? Điều này có bị coi là vi phạm nghĩa vụ bảo mật thông tin của khách hàng không? Như vậy, cần có quy định hướng dẫn về việc cung cấp thông tin này, đặc biệt là quy định cụ thể về nghĩa vụ khai báo thông tin của khách hàng và việc cung cấp thông tin giữa doanh nghiệp bảo hiểm cũ và mới đối với xe cơ giới.

4. Chuyển quyền sở hữu xe cơ giới trong thời hạn hiệu lực của Hợp đồng bảo hiểm

Dự thảo quy định:

Trong thời hạn còn hiệu lực ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, nếu có sự chuyển quyền sở hữu xe cơ giới thì mọi quyền lợi bảo hiểm liên quan đến trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới cũ vẫn còn hiệu lực đối với chủ xe cơ giới mới.

Vậy trong trường hợp này, Doanh nghiệp bảo hiểm có phải cấp lại Giấy chứng nhận bảo hiểm không? Hay chỉ cần có bằng chứng về việc chuyển quyền sở hữu xe hợp pháp là chủ sở hữu mới có thể đương nhiên được hưởng quyền lợi bảo hiểm? Kính đề nghị quy định rõ vấn đề này.

5. Nguyên tắc bồi thường

Dự thảo quy định:

Điều 13. Nguyên tắc bồi thường

2. Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường ngay tối đa 30% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng.

Vậy căn cứ nào để xác định là “thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng”. Kính đề nghị bổ sung:

2. Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường ngay tối đa 30% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng, căn cứ theo Biên bản tai nạn của cơ quan Công an.

6. Trường hợp khách hàng có nhu cầu tham gia bảo hiểm nhiều xe cơ giới

Đề tạo điều kiện cho khách hàng có nhiều xe tham gia bảo hiểm, kính đề nghị bổ sung quy định sau đối với bảo hiểm ngắn hạn dưới 01 năm vào Khoản 1 Điều 10 (trương tự Điểm 2.d Điều 7 của Thông tư 22/2016/TT-BCT):

Điều 10. Thời hạn và hiệu lực bảo hiểm

1. Thời hạn ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm cụ thể:

d) Trường hợp chủ xe cơ giới có nhiều xe tham gia bảo hiểm vào nhiều thời điểm khác nhau trong năm nhưng đến năm tiếp theo có nhu cầu đưa về cùng một thời điểm bảo hiểm để quản lý, thời hạn bảo hiểm của các xe này có thể nhỏ hơn 01 năm và bằng thời gian hiệu lực còn

ÔN
SẮC
LIÊN
DAMIT

lại của Hợp đồng bảo hiểm đầu tiên của năm đó. Thời hạn bảo hiểm của năm tiếp theo đối với tất cả các hợp đồng bảo hiểm (đã được đưa về cùng thời hạn) là 01 năm.

7. Hoàn phí bảo hiểm

Dự thảo quy định:

Điều 16. Quyền của bên mua bảo hiểm

3. Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm dẫn đến giảm các rủi ro được bảo hiểm, có quyền yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm giảm mức phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm không chấp nhận giảm phí bảo hiểm, bên mua bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm.

Điều 18. Quyền của doanh nghiệp bảo hiểm

1. Thu phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới theo quy định của Bộ Tài chính. Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền tính lại phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp bên mua bảo hiểm không chấp nhận tăng phí bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm, nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho bên mua bảo hiểm.

Chúng tôi kiến nghị cần có quy định cụ thể về việc hoàn phí bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm trong hai trường hợp trên.

8. Giảm trừ tiền bồi thường bảo hiểm

Dự thảo quy định:

Điều 18. Quyền của doanh nghiệp bảo hiểm

4. Yêu cầu Quỹ bảo hiểm xe cơ giới hoàn trả số tiền mà doanh nghiệp bảo hiểm đã tạm ứng bồi thường theo quy định tại Khoản 1 Điều 13 Nghị định này trong trường hợp thiệt hại không thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm.

Vậy căn cứ pháp lý nào cho doanh nghiệp bảo hiểm để khiếu nại thu đòi chi phí đã tạm ứng? Chúng tôi kiến nghị ngoại trừ trường hợp tạm ứng theo quy định tại Điều 13.2, doanh nghiệp bảo hiểm chỉ bồi thường khi phát sinh trách nhiệm, từ đó loại bỏ được những quy trình, thủ tục không cần thiết, làm tăng nợ khó đòi của doanh nghiệp. Như vậy, Điều 18.4 cần sửa lại như sau:

Điều 18. Quyền của doanh nghiệp bảo hiểm

4. Yêu cầu Quỹ bảo hiểm xe cơ giới hoàn trả số tiền mà doanh nghiệp bảo hiểm đã tạm ứng bồi thường theo quy định tại Khoản 2 Điều 13 Nghị định này trong trường hợp thiệt hại không thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm.

9. Nghĩa vụ thanh toán cho cơ quan Công an chi phí sao chụp hồ sơ, biên bản tai nạn

Dự thảo quy định:

Điều 19. Nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm

9. Thanh toán cho cơ quan Công an chi phí sao chụp những hồ sơ, biên bản tai nạn đã được cung cấp và có trách nhiệm giữ gìn bí mật trong quá trình điều tra.

Như vậy, các khoản chi nêu trên có được quy định trong quy định pháp luật về phí, lệ phí và được cơ quan công an cấp biên lai/phiếu thu không? Doanh nghiệp bảo hiểm sẽ được hạch toán các chi phí này vào chi phí bồi thường hay chi phí hoạt động trong trường hợp kết luận có bồi thường và không bồi thường? Kính đề nghị hướng dẫn chi tiết các nội dung này.

9. Nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm

Dự thảo quy định:

Điều 19. Nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm

10. Trong vòng (15) ngày trước khi hết thời hạn bảo hiểm phải thông báo cho chủ xe cơ giới về việc hết thời hạn của hợp đồng bảo hiểm.

Kính đề nghị sửa đổi thời hạn thông báo là (30) ngày để tạo điều kiện cho doanh nghiệp kết hợp giữa nghiệp vụ gia hạn bảo hiểm xe cơ giới bắt buộc và tự nguyện, giảm thiểu những thông báo phát sinh cho khách hàng.

10. Phòng, chống gian lận bảo hiểm

Để phòng chống gian lận bảo hiểm, lành mạnh hóa thị trường, kính đề nghị quy định phòng chống gian lận bảo hiểm cũng đồng thời là nghĩa vụ của Bên mua bảo hiểm và Người được bảo hiểm. cụ thể là:

Điều 22. Phòng, chống gian lận bảo hiểm

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

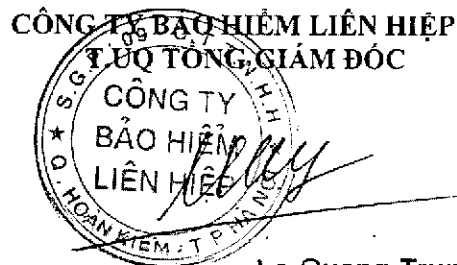
Việc sửa đổi như trên cũng phù hợp với quy định tại Điều 21 về nghĩa vụ phòng chống gian lận bảo hiểm của Người được bảo hiểm và Bên mua bảo hiểm. Đồng thời, chúng tôi kiến nghị Bộ Tài chính và Hiệp hội bảo hiểm hướng dẫn chung để các doanh nghiệp cùng xây dựng hệ thống thông tin chung kiểm soát gian lận bảo hiểm.

Trên đây là ý kiến đóng góp ý kiến của UIC. Kính mong Quý Bộ xem xét.

Trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận:

- Như trên.
- Lưu văn thư.



Le Quang Trung
Deputy General Director

CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM OPES

NỘI DUNG ĐÓNG GÓP Ý KIẾN VỀ DỰ THẢO

NGHỊ ĐỊNH VỀ BẢO HIỂM BẮT BUỘC TNDS CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI

STT	Nội dung Dự thảo Nghị định	Nội dung đề xuất điều chỉnh	Cơ sở đề xuất
1	Khoản 7 Điều 3 dự thảo Nghị định: Bên mua bảo hiểm là chủ xe cơ giới giao kết hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự với doanh nghiệp bảo hiểm. Bên mua bảo hiểm có thể đồng thời là người được bảo hiểm.	Đề nghị quy định chung theo Luật Kinh doanh bảo hiểm.	Theo quy định tại Khoản 6 Điều 3 Luật Kinh doanh bảo hiểm: Bên mua bảo hiểm là tổ chức, cá nhân giao kết hợp đồng bảo hiểm với doanh nghiệp bảo hiểm và đóng phí bảo hiểm. Bên mua bảo hiểm có thể đồng thời là người được bảo hiểm.
2	Khoản 3 Điều 7 Dự thảo Nghị định: a) Thông tin về chủ xe cơ giới: Tên, địa chỉ, số điện thoại của chủ xe cơ giới; h) Mã số, mã vạch theo quy định hiện hành để lưu trữ, chuyển tải và truy xuất thông tin định danh doanh nghiệp bảo hiểm và nội dung cơ bản của Giấy chứng nhận bảo hiểm.	Đề nghị xem xét quy định: - Thông tin về số điện thoại là thông tin có thể có, không bắt buộc phải ghi trong gcnbh: “Số điện thoại (nếu có)” - Bổ sung quy định về “mã QR” trong Giấy chứng nhận bảo hiểm.	Về số điện thoại: Không phải mọi trường hợp chủ xe cơ giới có số điện thoại và có nhu cầu cung cấp số điện thoại cho DNBH. Mã QR cũng là một loại mã số mã vạch và là phương thức dẫn phổ biến trong thời đại công nghệ 4.0.
3	Khoản 3 Điều 8 Dự thảo Nghị định: Căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định	Đề nghị xem xét, trao quyền chủ động cho DNBH trong việc điều chỉnh tăng phí bảo hiểm, trên cơ sở đánh giá rủi ro của đối tượng được bảo hiểm: <i>Trên cơ sở đánh giá rủi ro của đối tượng được bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm chủ động điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định.</i>	Việc quy định căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới là tương đối chung chung và khó xác định vì: - DNBH không có cơ sở dữ liệu chung để có thể xác định tình trạng tai nạn của xe cơ giới; - Việc gây tai nạn không phải do bản chất xe cơ giới mà còn phụ thuộc vào người điều khiển xe.
4	Khoản 3 Điều 10 Dự thảo Nghị định: Trong thời hạn còn	Đề nghị xem xét, bổ sung quy định xử lý đối	

	hiệu lực ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, nếu có sự chuyển quyền sở hữu xe cơ giới thì mọi quyền lợi bảo hiểm liên quan đến trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới cũ vẫn còn hiệu lực đối với chủ xe cơ giới mới.	với trường hợp chủ xe cơ giới cũ không chuyển quyền lợi bảo hiểm và yêu cầu hoàn phí.	
5	Khoản 2 Điều 11 Dự thảo Nghị định: Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt từ thời điểm doanh nghiệp bảo hiểm nhận được thông báo chấm dứt hợp đồng bảo hiểm.	Đề nghị xem xét, rà soát lại quy định	Theo quy định tại Khoản 1 Điều 11 Dự thảo Nghị định : Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt trong trường hợp: Xe cơ giới bị thu hồi Giấy chứng nhận đăng ký xe. Đối với trường hợp này, cần rà soát lại quy định Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt từ thời điểm doanh nghiệp bảo hiểm nhận được thông báo chấm dứt hợp đồng bảo hiểm.
6	Khoản 4 Điều 11 Dự thảo Nghị định: Trường hợp chủ xe cơ giới không có thông báo về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, nhưng doanh nghiệp bảo hiểm có những bằng chứng cụ thể về việc xe cơ giới thuộc đối tượng được chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định tại khoản 1 Điều này, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo cho chủ xe cơ giới để thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng. Sau 15 ngày kể từ ngày nhận được thông báo mà chủ xe cơ giới không thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm mặc nhiên được chấm dứt.	Đề nghị xem xét, quy định cụ thể về việc bồi thường bảo hiểm nếu xảy ra sự kiện bảo hiểm và DNBH có phải hoàn phí BH trong trường hợp này hay không (bên mua bảo hiểm không có nhu cầu chấm dứt)	
7	Khoản 8 Điều 12 Dự thảo Nghị định: Thiệt hại về tài sản trường hợp lái xe điều khiển xe trong tình trạng có nồng độ cồn trong máu hoặc khí thở, sử dụng ma túy và chất kích thích	Đề nghị điều chỉnh như sau: Thiệt hại (bao gồm thiệt hại về người và tài sản) xảy ra có nguyên nhân trực tiếp từ việc lái xe điều khiển xe	Thực tế có trường hợp lái xe có sử dụng rượu bia nhưng không phải mọi trường hợp là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn. Ngoài ra, cần quy định loại trừ đối với cả thiệt hại về người để nâng

	bị cấm theo quy định của pháp luật .	trong tình trạng có nồng độ cồn trong máu hoặc khí thở, sử dụng ma túy và chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật	cao ý thức và hạn chế tình trạng lái xe sử dụng rượu bia khi tham gia giao thông. Tăng cường công tác kiểm soát rủi ro của DNBH.
8	Khoản 2 Điều 13 dự thảo Nghị định: Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện tạm ứng bồi thường ngay tối đa 30% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định đối với thiệt hại về thân thể, tính mạng trong các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng ¹ .	Đề nghị bổ sung quy định về tạm ứng bồi thường trong trường hợp đủ căn cứ xác định thiệt hại thuộc phạm vi bảo hiểm. Đề nghị bổ sung quy định xác định tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng.	DNBH không thể tạm ứng bồi thường khi chưa xác định được vụ việc có thuộc phạm vi bồi thường bảo hiểm hay không.
9	Khoản 5 Điều 14 Dự thảo Nghị định: 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, số tiền bồi thường chỉ được tính theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên	Đề nghị bổ sung quy định về việc các HĐBH khác đã cấp cho chủ xe cơ giới, DNBH có phải hoàn phí hay không.	Hiện nay, DNBH không có cơ sở dữ liệu để có thể xác định được việc cấp trùng hợp đồng bảo hiểm với DNBH khác. Tuy nhiên, DNBH cũng phải bỏ chi phí quản lý, hoa hồng, marketing, ... đối với các HĐBH được cấp. Vì vậy, đề nghị quy định rõ tại dự thảo về vấn đề xử lý đối với các HĐBH cấp trùng
10	Điều 14 dự thảo Nghị định: Khoản 5: Các tài liệu khác có liên quan đến vụ tai nạn (nếu có) do bên mua bảo hiểm cung cấp.	Đối với Khoản 5: Đề nghị xem xét, bổ sung quy định như sau: Các tài liệu khác có liên quan đến vụ tai nạn (nếu có) do bên mua bảo hiểm cung cấp theo yêu cầu của DNBH. - Ngoài ra, tại Điều 14 chưa có quy định về hồ sơ bồi thường đối với trường hợp vụ việc tai nạn không có cơ quan công an giải quyết. Đề nghị	

¹ Sửa theo hồ sơ lập đề nghị xây dựng trình Chính phủ.

		bổ sung quy định cho phép DNBH chủ động hướng dẫn hồ sơ bồi thường trong trường hợp này.	
11	Khoản 3 Điều 16 Dự thảo Nghị định: Trường hợp có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm dẫn đến giảm các rủi ro được bảo hiểm, có quyền yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm giảm mức phí bảo hiểm cho thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm không chấp nhận giảm phí bảo hiểm, bên mua bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng bảo hiểm nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm. ²	Đề nghị rà soát lại	Theo quy định tại Dự thảo Nghị định, Bộ Tài chính sẽ xây dựng biểu phí cố định; chỉ cho phép DNBH tăng phí, không có quy định cho phép giảm phí. Như vậy việc điều chỉnh giảm phí bảo hiểm đối với bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới chỉ xảy ra khi thay đổi mục đích sử dụng xe. Do vậy, đề nghị rà soát lại để tránh gây hiểu nhầm trong quá trình triển khai thực tế.
12	Khoản 4 Điều 17 dự thảo Nghị định: Chủ xe cơ giới phải luôn mang theo Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực khi tham gia giao thông, xuất trình giấy tờ này khi có yêu cầu của lực lượng cảnh sát giao thông và cơ quan chức năng có thẩm quyền khác theo quy định của pháp luật	Dự thảo Nghị định đã quy định cho phép DNBH được cấp Giấy chứng nhận điện tử. Do vậy, đề nghị bổ sung thức xác minh Giấy chứng nhận điện tử.	
13	Điều 19. Nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm Phải cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm cho chủ xe cơ giới có đủ các nội dung theo quy định tại Khoản 3, Điều 7 Nghị định này.	Đề nghị xem xét, bổ sung thêm phần tham chiếu tới CNBH điện tử: Khoản 4 Điều 7	
14	Khoản 4 Điều 19 Dự thảo Nghị định: “4. Không được chi hỗ trợ đại lý bán bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ	Đề nghị thống nhất quy định về chi hỗ trợ đại lý đối với tất cả các sản phẩm/nghiệp vụ bảo	Hiện nay, Thông tư 50/2017/TT-BTC (hướng dẫn Nghị định số 73/2016/NĐ-CP) quy định: Doanh nghiệp bảo hiểm phi nhân thọ, chi

² Đề xuất bổ sung cho phù hợp với Khoản 1 Điều 20 Luật KDBH.

	<p>giới dưới mọi hình thức ngoài mức hoa hồng bảo hiểm đại lý được hưởng theo quy định của Bộ Tài chính”.</p>	<p>hiểm (tương tự Thông tư 50/2017/TT-BTC) hoặc mở rộng hơn; không phân biệt đối xử giữa các đại lý bảo hiểm bán bảo hiểm bắt buộc TNDS và bán các loại hình bảo hiểm phi nhân thọ khác.</p>	<p>nhánh nước ngoài chi khen thưởng đại lý và chi hỗ trợ đại lý không vượt quá 50% hoa hồng bảo hiểm của các hợp đồng bảo hiểm đã khai thác trong năm tài chính. Đối với loại hình bảo hiểm bắt buộc khác như bảo hiểm cháy nổ bắt buộc, pháp luật kinh doanh bảo hiểm hiện hành cũng không có quy định cấm chi hỗ trợ đại lý. Ngoài ra, đề nghị quy định rõ chi khen thưởng đại lý có bị cấm chi theo Khoản 4 Điều 19 dự thảo Nghị định hiện hành hay không vì theo Thông tư 50/2017/TT-BTC chi khen thưởng và chi hỗ trợ là 2 khoản chi khác nhau.</p>
15	<p>Khoản 9 Điều 19 Dự thảo Nghị định: Nghĩa vụ của DNBH:</p> <p>9. Thanh toán cho cơ quan Công an chi phí sao chụp những hồ sơ, biên bản tai nạn đã được cung cấp và có trách nhiệm giữ gìn bí mật trong quá trình điều tra.</p> <p>11. Đóng góp Quỹ bảo hiểm xe cơ giới theo quy định tại Khoản 1, Điều 24 Nghị định này.</p>		<p>Đề nghị bỏ quy định về trách nhiệm của DNBH trong việc thanh toán cho cơ quan Công an chi phí sao chụp những hồ sơ, biên bản tai nạn đã được cung cấp. Vì DNBH đã đóng góp vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.</p>
16	<p>Khoản 1 Điều 25 Dự thảo Nghị định:</p> <p>Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm trích tối đa 1% tổng số phí bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới của các hợp đồng bảo hiểm gốc trong năm tài chính trước liền kề để đóng vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.</p>	<p>Đề nghị xem xét, điều chỉnh theo hướng: Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm trích tối đa 1% 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 để đóng vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới.</p> <p>- Ngoài ra, hiện nay</p>	

		<p>các DNBH đang gặp khó khăn, đặc biệt DNBH mới thành lập như OPES. Do vậy, đề nghị điều chỉnh cơ sở trích nộp (phí bảo hiểm gốc sau khi trừ 20% hoa hồng bảo hiểm), vì thực tế, DNBH cũng phải chi hoa hồng bảo hiểm để thu được dịch vụ.</p>	
17	<p>Điều 31. Nhiệm vụ và quyền hạn của doanh nghiệp bảo hiểm:</p> <p>e) Thời hạn bảo hiểm, số giấy chứng nhận bảo hiểm, phí bảo hiểm, thời hạn thanh toán phí bảo hiểm, ngày cấp đơn, nơi cấp đơn, <u>người cấp đơn</u></p>	<p>Đề nghị bỏ quy định về người cấp đơn.</p>	<p>Quy định này chỉ phù hợp với phương thức cấp đơn truyền thống.</p>
18	<p>Điều 31. Nhiệm vụ và quyền hạn của doanh nghiệp bảo hiểm:</p> <p>g) Thông tin ghi nhận về số lần gây tai nạn, số lần bị xử lý vi phạm Luật Giao thông đường bộ của lái xe cơ giới:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Số lần gây tai nạn (chi tiết thời gian, địa điểm, mức độ vi phạm theo xác định lỗi của cơ quan công an); - Số lần bị xử lý vi phạm Luật giao thông đường bộ của lái xe (nếu có). 	<p>Đề nghị xem xét, bỏ nghĩa vụ của DNBH đối với việc cung cấp các thông tin này</p>	<p>Các thông tin này, đề nghị truy cập vào hệ thống của cơ quan công an.</p>
19	<p>Điều 33. Trách nhiệm của Bộ Công an</p> <p>2. Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông và lực lượng Cảnh sát khác liên quan giám sát và kiểm tra các chủ xe cơ giới trong việc:</p> <p>a) Yêu cầu chủ xe cơ giới xuất</p>	<p>Đề nghị xem xét, bổ sung phương thức kiểm tra đối với trường hợp Giấy chứng nhận điện tử.</p>	

	<p>trình Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực khi làm thủ tục cấp đăng ký xe;</p> <p>b) Thông qua tuần tra kiểm soát phát hiện và xử lý vi phạm hành chính các chủ xe cơ giới tham gia giao thông không có hoặc không mang theo Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực; yêu cầu chủ xe phải mua bảo hiểm.</p>		
	Ý kiến khác		
20	Đề nghị sửa lại quy định về hình thức các thông báo/yêu cầu "bằng văn bản" theo hướng bổ sung thêm các hình thức/phương thức khác để phù hợp với quy định cho phép sử dụng giao dịch điện tử.		
21	<p>Theo quy định tại Điều 8 Luật Kinh doanh bảo hiểm: Bảo hiểm bắt buộc là loại bảo hiểm do pháp luật quy định về <u>điều kiện bảo hiểm, mức phí bảo hiểm, số tiền bảo hiểm tối thiểu</u> mà tổ chức, cá nhân tham gia bảo hiểm và doanh nghiệp bảo hiểm có nghĩa vụ thực hiện.</p> <p>Đề nghị cân nhắc, xem xét lại phạm vi điều chỉnh của Nghị định khi Nghị định có quy định về vấn đề chi phí của DNBH.</p>		



CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM HÙNG VƯƠNG (BHV)

126 Nguyễn Công Trứ, P. Nguyễn Thái Bình, Quận 1, Tp. HCM - Tel: (84-28) 3915 1832 - Fax: (84-28) 3915 1831

CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM

TGD

ĐẾN NGÀY: 27-02-2020

SỐ CV ĐẾN:.....**CÔNG VĂN**

BỘ TÀI CHÍNH

TP.HCM, ngày 26 tháng 02 năm 2020

NGÀY ĐẾN: 27-02-2020

SỐ CV ĐẾN:.....**0017277**

Số: 015 /2020/CV

TP.HCM, ngày 26 tháng 02 năm 2020

(V/v đóng góp ý kiến về dự thảo Nghị định về Bảo hiểm bắt buộc TNDS của xe cơ giới)

Kính gửi: CỤC QUẢN LÝ GIÁM SÁT BẢO HIỂM -BỘ TÀI CHÍNH

CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM HÙNG VƯƠNG

Địa chỉ: 126 Nguyễn Công Trứ, Phường Nguyễn Thái Bình, Quận 1, TP.HCM

Người đại diện theo pháp luật: **TẠ THỊ THANH**

Chức vụ: Tổng Giám đốc

Điện thoại: 028 3915 1832

Phúc đáp công văn số 594/BTC-QLBH ngày 16/01/2020 của Cục Quản lý giám sát bảo hiểm về việc xin ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Sau khi nghiên cứu dự thảo, Công ty cổ phần Bảo hiểm Hùng Vương có ý kiến đóng góp như sau:

1. Khoản 3 Điều 10 của Dự thảo có quy định

“Trong thời hạn còn hiệu lực ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, nếu có sự chuyển quyền sở hữu xe cơ giới thì mọi quyền lợi bảo hiểm liên quan đến trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới cũ vẫn còn hiệu lực đối với chủ xe cơ giới mới”.

Bảo hiểm Hùng Vương có ý kiến:

Cần có hướng dẫn cụ thể đối với trường hợp chuyển quyền sở hữu xe từ chủ sở hữu không kinh doanh vận tải sang chủ sở hữu mới có kinh doanh vận tải và ngược lại thì DNBH có được quyền thu phí bổ sung hoặc hoàn phí tương ứng. Trường hợp nếu ban đầu xe không kinh doanh vận tải, sau đó chuyển sang chủ mới có kinh doanh vận tải thì rủi ro sẽ cao hơn vì vậy nên quy định bắt buộc khách hàng không thông báo cho DNBH biết về việc chuyển quyền sở hữu trong trường hợp này để DNBH thu phí bổ sung và cấp lại GCNBH mới.

2. Bổ sung các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo quy định tại Điều 12 như sau:

- Lái xe đi vào đường cấm, khu vực cấm, biển cấm, đường ngược chiều (đối với đường một chiều), Không đi theo chiều bên phải theo chiều đi của mình (đối với đường hai chiều), vượt đèn đỏ hoặc không chấp hành hiệu lệnh của người điều khiển giao thông.





CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM HÙNG VƯƠNG (BHV)

126 Nguyễn Công Trứ, P. Nguyễn Thái Bình, Quận 1, Tp. HCM - Tel: (84-28) 3915 1832 - Fax: (84-28) 3915 1831

- Phương tiện không có giấy chứng nhận đăng kiểm hoặc đăng kiểm hết hạn trong thời gian xảy ra tai nạn.

3. Sửa đổi điểm đ khoản 2 Điều 14 như sau:

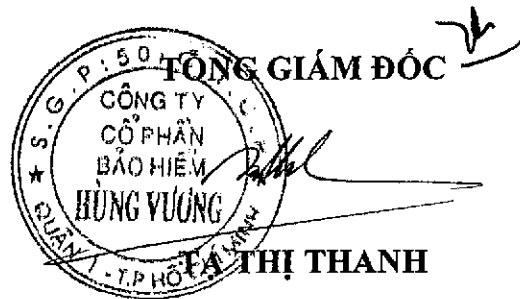
- Giấy chứng từ => Trích lục khai từ: phù hợp với Thông tư 15/2015/TT-BTP.

Trên đây là những ý kiến đóng góp về dự thảo nghị định về Bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới.

Xin chân thành cảm ơn!

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- Lưu: VT, P.PC.



Số: 015./2020/CV-VASS
(V/v đóng góp ý kiến đối với dự thảo Nghị định
về bảo hiểm TNDS BB theo công văn 595/BTC-QLBH)

TP.HCM, ngày 26 tháng 02 năm 2020

Kính gửi: Cục Quản lý, Giám sát Bảo hiểm

Lời đầu tiên, Công ty CP Bảo hiểm Viễn Đông xin kính gửi đến Quý Cục lời chào trân trọng.

Liên quan công văn số 595/BTC-QLBH ngày 16/01/2020 Về việc xin ý kiến dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của Chủ xe cơ giới của Cục Giám Sát Bảo hiểm, VASS xin đóng góp ý kiến những mục sau:

- Điều 7, Mục 4 Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm bằng điện tử theo Luật giao dịch điện tử và các văn bản hướng dẫn thi hành, Giấy chứng nhận bảo hiểm bằng điện tử phải đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về quản lý nhà nước và phản ánh đầy đủ các nội dung quy định tại Khoản 3 Điều này.**
 - Cơ quan quản lý nên quy định nội dung thống nhất căn cứ và đặc biệt là hình thức khi cần cung cấp cho Cảnh sát giao thông hoặc cơ quan quản lý nhà nước.
- Điều 8, Mục 3 Căn cứ vào số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới, doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng phí bảo hiểm. Mức tăng phí bảo hiểm tối đa là 15% tính trên phí bảo hiểm theo Bộ Tài chính quy định.**
 - Số liệu thống kê chỉ biết được của từng DNBH, trường hợp Khách hàng chuyển sang DNBH khác thì không thể biết được vì hiện tại DNBH không tra cứu thông tin của DNBH khác trên dữ liệu HHHB được. Và khi KTV/đại lý đi khai thác cũng không thể kiểm tra được nếu khách hàng chuyển đổi DNBH khác.
- Điều 10 Mục 1, Tiết a Đối với xe mô tô hai bánh, ba bánh, xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự, thời hạn bảo hiểm tối thiểu là 1 năm và tối đa là 3 năm.**
 - Thị trường dần quen việc bảo hiểm tối đa 1 năm để thuận tiện các công tác quản lý doanh thu, bồi thường, báo cáo → đề xuất giữ nguyên quy định hiện nay. Nếu thuận ý kiến thay đổi phải quy định rõ thời hạn bảo hiểm theo tròn 1 năm, 2 năm, 3 năm.
- Điều 10 Mục 1, Tiết b Đối với các xe cơ giới còn lại, thời hạn bảo hiểm tối thiểu là 1 năm và thời hạn tối đa tương ứng với thời hạn kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường định kỳ có thời hạn trên 1 năm.**
 - Bán đúng 1 năm để thuận tiện các công tác quản lý; kiểm soát được phí bảo hiểm Đại lý, Khai thác viên cấp và nhập phát sinh đúng-sai nhanh chóng.
- Điều 11, Mục 4 Trường hợp chủ xe cơ giới không có thông báo về việc chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, nhưng doanh nghiệp bảo hiểm có những bằng chứng cụ thể về việc xe cơ giới thuộc đối tượng được chấm dứt hợp đồng bảo hiểm theo quy định tại khoản 1 Điều này, doanh nghiệp bảo hiểm phải thông báo cho chủ xe cơ giới để thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng. Sau 15 ngày kể từ ngày nhận được thông báo mà chủ xe cơ giới không thực hiện các thủ tục chấm dứt hợp đồng bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm mặc nhiên được chấm dứt.**
 - Trường hợp này DNBH có nghĩa vụ hoàn lại phí BH cho thời gian còn lại hay không? Nên quy định cụ thể.
- Điều 14 Mục 1 Tiết c Giấy chứng minh nhân dân**



- Nên điều chỉnh thành “Căn cước công dân/Giấy chứng minh nhân dân” vì trong tương lai tất cả CMND cũng sẽ đổi thành Căn cước công dân.
7. Điều 17, Mục 4 Chủ xe cơ giới phải luôn mang theo Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực khi tham gia giao thông, xuất trình giấy tờ này khi có yêu cầu của lực lượng cảnh sát giao thông và cơ quan chức năng có thẩm quyền khác theo quy định của pháp luật.
- Chưa quy định trường hợp cấp GCNBH điện tử thì sẽ xuất trình cho cảnh sát giao thông và cơ quan chức năng có thẩm quyền kiểm tra bằng cách nào?
8. Điều 17 Mục 7 Thông báo cho người bị tai nạn, chủ xe cơ giới biết số tiền bồi thường thiệt hại về người và thanh toán số tiền bồi thường theo đúng mức bồi thường quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này.
- Bên mua bảo hiểm không thực hiện nghĩa vụ này, việc này là nghĩa vụ của DNBH và đã quy định tại Điểm 6 – Điều 19
9. Chương III Quản lý, sử dụng Quỹ bảo hiểm xe cơ giới
- Quỹ BH XCG được hình thành từ nguồn đóng góp của các DNBH vì vậy đề xuất bổ sung quy định hàng năm Ban điều hành Quỹ BH XCG thông tin về hoạt động thu chi Quỹ trong năm trước để DNBH được biết.
10. Điều 29 Mục 3 Hội đồng quản lý Quỹ bảo hiểm xe cơ giới 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.
- Hiện nay DNBH chưa có quyền truy cập tra cứu thông tin của các DNBH khác, chỉ mới có thể tra cứu các thông tin do chính DNBH mình upload lên phần mềm.
11. Điều 31 Mục 1, Tiết b Thông tin về xe cơ giới: Số biển kiểm soát hoặc số khung, số máy, loại xe, trọng tải (đối với xe ô tô), số chỗ ngồi (đối với xe ô tô), mục đích sử dụng xe (đối với xe ô tô), nhãn hiệu, dung tích, màu sơn, năm sản xuất.
- Nếu quản lý đề nghị bổ sung thêm mục “Nhãn hiệu, dung tích, màu sơn” vào quy định Mẫu Giấy chứng nhận bảo hiểm cho đồng nhất.

Trân trọng.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lưu: VT, P.BH XCG&CN

CÔNG TY CP BẢO HIỂM VIÊN ĐÔNG
TUỢC TỔNG GIÁM ĐỐC
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC



Lương Hồng Cháp



Kính gửi: Hiệp hội bảo hiểm,

Phản hồi công văn của HHBH về việc đóng góp ý kiến, Bảo hiểm Toàn Cầu (GIC) đã nghiên cứu và không còn ý kiến nào khác.

GIC xin được báo cáo như trên đến Quý Hiệp hội.

Trân trọng cảm ơn.

Nguyen Ngoc Nha Trang (Ms)
Global Insurance Corporation (GIC)

16th Floor, Nam A Tower, 201-203 CMT8, Dist.3, HCMC
Tel: (+8428) 39 293 555. Ext: 457
Fax: (+8428) 39 293 666
Mobile: (+84) 908 001 605
Email: trang.nnn@gic.com.vn
Website: www.gic.com.vn

Kính gửi Cục Quản Lý Giám Sát Bảo Hiểm,

Công ty Bảo hiểm QBE (Việt Nam) không có ý kiến đóng góp gì thêm đối với hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới.

Chân thành cảm ơn và trân trọng kính chào.

Tran Cong Nhan (Mr.)

Chief Financial Officer, Vietnam

Finance | Asia

Unit 1302A, 13/F, The Metropolitan,
235 Dong Khoi Street, District 1, HCMC, Vietnam

Direct: +84 (28) 6287 5521 | Mobile: +84 (0)90 950 8418

[Website](#)

[LinkedIn](#)

[Twitter](#)

Ý KIẾN CỦA TỔNG CÔNG TY CP BẢO HIỂM HÀNG KHÔNG VỀ DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH THAY VẾ NGHỊ ĐỊNH 103/200/NĐ-CP

Góp ý Dự thảo Nghị định về Bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự chủ xe cơ giới thay thế NĐ 103/2008/NĐ-CP

- 1- Dự thảo Nghị định “ khoản 2 Điều 3. Giải thích từ ngữ quy định:” Chủ xe cơ giới (tổ chức, cá nhân) là chủ sở hữu xe cơ giới hoặc được chủ sở hữu xe cơ giới giao chiếm hữu, sử dụng hợp pháp xe cơ giới.¹
Để tránh việc chủ xe, lái xe hiểu rằng “chủ xe chỉ cần giao xe cho lái xe là đã không chịu trách nhiệm dân sự , đề nghị bổ sung chữ “và” thay thế dấu (,) giữa “chiếm hữu, sử dụng”;
- 2- Khoản 2 được sửa như sau:” Chủ xe cơ giới (tổ chức, cá nhân) là chủ sở hữu xe cơ giới hoặc được chủ sở hữu xe cơ giới giao chiếm hữu và sử dụng hợp pháp xe cơ giới.²

Điều 13. Nguyên tắc bồi thường

3. Mức bồi thường bảo hiểm:

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 đối với các đối tượng thuộc bên thứ ba bằng 50% mức bồi thường quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này.³

Thực tế hiện nay đa số các vụ tai nạn xe cơ giới mà nguyên nhân do lỗi hoàn toàn của bên thứ ba, thiệt hại về người – trong trường hợp chết thì chủ xe chỉ “giải quyết thiên chí hay hỗ trợ gia đình người bị nạn chỉ vài chục triệu đồng, rất nhiều trường hợp dưới 50 triệu đồng, vì vậy nếu quy định như Dự thảo, chủ xe/lái xe người gián tiếp gây tai nạn nhưng lại “lãi” nếu được doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường như dự thảo (50% mức trách nhiệm tối đa)

Vì vậy đề nghị chỉnh sửa như sau:” 3. Mức bồi thường bảo hiểm:

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 đối với các đối tượng thuộc bên thứ ba **tối đa** bằng 50% mức bồi thường quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định này và đồng thời không vượt quá 50% số tiền mà chủ xe đã bồi thường cho gia đình người bị nạn.⁴

¹ Bỏ “điều khiển xe cơ giới” cho phù hợp với Bộ Luật Dân sự.

² Bỏ “điều khiển xe cơ giới” cho phù hợp với Bộ Luật Dân sự.

³ Kế thừa quy định từ Điều 13 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

⁴ Kế thừa quy định từ Điều 13 Thông tư số 22/2016/TT-BTC.

Kính gửi: Cục QL BH - Bộ Tài chính,

Liên quan đến công văn số 594/BTC-QLBH, Công ty TNHH Bảo Hiểm Phi Nhân Thọ Cathay VN không có ý kiến hồ sơ dự thảo Nghị định về BHB BTNDS của chủ XCG.

Vui lòng ghi nhận,
Trân Trọng,
P.Hành Chánh

Kính gửi Cục Quản lý, Giám sát bảo hiểm,

Liên quan đến hồ sơ dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới, Công ty TNHH Bảo Hiểm Samsung Vina đồng ý với chủ trương chính sách của cơ quan quản lý, không bổ sung thêm ý kiến với dự thảo Nghị định.

Trân trọng.

Chân thành cảm ơn.

Lâm Tố Hoan

Kính gửi Cục QLGSBH:

Công ty Bảo hiểm AIG Việt Nam xin không tham gia ý kiến cho dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới lần này.

Trân trọng.

Phạm Thị Thiên Vũ
AIG

Associate General Counsel | Legal
8F, Saigon Centre, 85 Le Loi, District 1, HCMC, Vietnam
Tel: +84 988562860 | www.aig.com

Kính chào Quý Cục

Công ty Fubon không có ý kiến gì đối với Dự thảo Nghị định thay thế Nghị định 103 về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự (TNDS) của chủ xe cơ giới

Trân trọng.

Thank you and Best regard

Cục QLBM
(2b)

**HIỆP HỘI VẬN TẢI Ô TÔ
VIỆT NAM**

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

Số: 13 /HHVT-TV

Hà Nội, ngày 18 tháng 2 năm 2020

V/v *Phúc đáp Công văn*
CỤC QUẢN LÝ GIÁM SÁT BẢO HIỂM
595/BTC-QLBH
ĐẾN NGÀY: 19-02-2020
426
SỐ CV ĐẾN:

BỘ TÀI CHÍNH
NGÀY ĐẾN 19-02-2020
SỐ CV ĐẾN: 0014788

Kính gửi: Bộ Tài chính

Ngày 10 tháng 2 năm 2020 Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam nhận được văn bản số 595/BTC-QLBH ngày 16 tháng 01 năm 2020 của Bộ Tài chính về việc góp ý kiến dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới kèm theo bản dự thảo Nghị định. Sau khi nghiên cứu bản dự thảo, Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam có ý kiến như sau:

1. Về cơ bản Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam thống nhất với bản dự thảo do cơ quan soạn thảo chuẩn bị.

2. Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu một số nội dung cụ thể sau:

2.1. Khoản 3 Điều 8 quy định doanh nghiệp bảo hiểm phải điều chỉnh tăng mức phí bảo hiểm tối đa 15% tính trên phí bảo hiểm do Bộ Tài chính quy định theo số lần gây tai nạn của từng xe cơ giới. Về vấn đề này, cần phải nghiên cứu cụ thể thêm mấy nội dung sau: Số lần gây tai nạn trong thời gian là bao nhiêu; hoặc số lần gây tai nạn trong số km lăn bánh là bao nhiêu và nguyên nhân gây tai nạn là do lái xe gây ra thì mới tăng mức bảo hiểm.

2.2. Khoản 4 Điều 14 Nghị định cần có định nghĩa rõ ràng về vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng theo quy định của Bộ Công an để đơn vị tham gia bảo hiểm biết để thực hiện khi xảy ra các vụ tai nạn như trên, đồng thời cần quy định rõ trách nhiệm cung cấp tài liệu của cơ quan công an trực tiếp cho doanh nghiệp bảo hiểm mà không thông qua các đương sự liên quan đến vụ tai nạn nhằm đảm bảo hiệu quả công tác phòng chống gian lận bảo hiểm.

2.3. Tại Điều 21 và 22

Đề nghị cần làm rõ một số nội dung có liên quan đến gian lận bảo hiểm để dễ kiểm soát trong quá trình thực hiện.

2.4. Tại Điều 29, 30 và 31 nghiên cứu bổ sung quyền khai thác dữ liệu bảo hiểm cho chủ xe cơ giới tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự.

2.5. Tại Điều 33

Đề nghị quy định rõ trách nhiệm của lực lượng cảnh sát giao thông và lực lượng cảnh sát khác trong việc cung cấp hồ sơ tài liệu các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng vào cơ sở dữ liệu về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới. Khi hồ sơ tài liệu này đưa lên cơ sở dữ liệu chúng sẽ là thành phần trong hồ sơ bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm. Như vậy chủ sở hữu phương tiện tham gia bảo hiểm sẽ không phải cung cấp tài liệu của cơ quan công an cho doanh nghiệp bảo hiểm.

Trên đây là ý kiến của Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam đề nghị Bộ Tài chính tổng hợp trình Chính phủ ban hành.

Trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận:

- Như trên,
- Cục QLGS bảo hiểm,
- Lưu VPHH.



Nguyễn Văn Quyền