

**TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG CỦA DOANH NGHIỆP
BẢO HIỂM TRONG BẢO HIỂM BẮT BUỘC TRÁCH
NHIỆM DÂN SỰ CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI TẠI VIỆT NAM**

Ths. Luật sư Nguyễn Quang Trung

TP.HCM, tháng 10 năm 2021

Theo thông kê, năm 2019, Việt Nam xảy ra “xảy ra 17.626 vụ tai nạn giao thông, bao gồm 9.229 vụ tai nạn giao thông từ ít nghiêm trọng trở lên và 8.397 vụ va chạm giao thông, làm 7.624 người chết”¹. “Mỗi ngày tai nạn giao thông gây thiệt hại từ 350 đến 500 tỷ đồng”². Về mặt dân sự, tai nạn giao thông làm phát sinh các đòi hỏi về BTTH đối với người gây ra thiệt hại. Như vậy, tai nạn giao thông để lại gánh nặng về tài chính cho cả hai đối tượng: người bị thiệt hại và cả người gây ra thiệt hại. Đặc biệt là người bị thiệt hại vì phần lớn họ là nạn nhân từ hành vi trái pháp luật của người gây ra thiệt hại. Trong khi đó việc giải quyết để người gây ra thiệt hại bồi thường cho nạn nhân đôi khi lại phải qua thủ tục rườm rà, tốn kém thời gian. Từ thực tế đó đòi hỏi phải có cơ chế pháp lý để người bị thiệt hại có thể nhận được bù đắp thiệt hại dễ dàng và nhanh hơn.

Bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG là loại hình bảo hiểm có tính nhân văn cao và được rất nhiều quốc gia trên thế giới quy định bắt buộc các chủ xe cơ giới phải tham gia. Pháp luật về bảo hiểm TNDS của CXCG được ra đời từ rất sớm trên thế giới, tại Hoa Kỳ, luật bảo hiểm bắt buộc được ban hành đầu tiên vào năm 1925³; tại Anh, quy định các CXCG có nghĩa vụ tham gia loại bảo hiểm này để bảo vệ các rủi ro thiệt hại có thể xảy đến cho bên thứ ba được ghi nhận lần đầu tiên tại đạo luật giao thông đường bộ năm 1930⁴.

Tại nước ta, ngay từ năm 1988, chúng ta đã lần đầu tiên có Nghị định số 30-HĐBT quy định về bảo hiểm TNDS của CXCG. Qua thời gian, pháp luật về loại hình bảo hiểm này tiếp tục được kế thừa và phát triển ngày càng hoàn thiện hơn, góp phần bù đắp thiệt hại cho người bị tai nạn khi tham gia giao thông. Tính nhân văn và ưu việt của bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG là có thể khắc phục nhanh chóng một phần hoặc toàn bộ các thiệt hại cho người thứ ba, cho dù người này có lỗi gây ra vụ tai nạn

¹ Anh Vũ, 2019. Năm 2019: Mỗi ngày 21 người chết vì tai nạn giao thông <<https://thanhnien.vn/thoi-su/nam-2019-moi-ngay-21-nguoi-chet-vi-tai-nan-giao-thong-1164358.html>>. [Ngày truy cập: 16/5/2020].

² Nguyễn Huy Hoàng, 2019. Thấy gì phía sau những con số thống kê TNGT hàng năm? <<https://vovgiaothong.vn/thay-gi-phia-sau-nhung-con-so-thong-ke-tngt-hang-nam>>. [Ngày truy cập: 16/5/2020]

³ Helm, R. E. 1968. Motor Vehicle Liability Insurance: A Brief History. John's L. Rev., Vol 43, 25-56

⁴ United Kingdom. Road Traffic Act, 1930. Article 35.

giao thông. Ở chiều ngược lại, doanh nghiệp bảo hiểm sẽ bồi thường một phần hoặc toàn bộ cho TNDS của người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm phát sinh khi xảy ra va chạm giao thông. Mặc dù vậy, thực tế nhiều người dân chưa hiểu được lợi ích của loại bảo hiểm này hoặc xem nhẹ sự cần thiết của nó mà trốn tránh việc tham gia bảo hiểm bắt buộc. Một số doanh nghiệp kinh doanh bảo hiểm cũng chưa quan tâm đúng mức trách nhiệm xem xét bồi thường của mình dẫn đến các yêu cầu bảo hiểm phải được giải quyết tại tòa án gây tốn kém chi phí, kéo dài thời gian chi trả tiền bồi thường bảo hiểm, ảnh hưởng nghiêm trọng quyền lợi chính đáng của người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm, dẫn đến làm suy giảm niềm tin của người dân.

Ngoài ra, kết quả giải quyết tranh chấp bảo hiểm tại một số tòa án còn gây nhiều tranh cãi, một phần do kinh nghiệm xét xử loại án tranh chấp hợp đồng bảo hiểm của thẩm phán có hạn chế, một phần do pháp luật kinh doanh bảo hiểm Việt Nam vẫn còn tồn tại điểm chưa rõ ràng, chủ yếu về phạm vi bảo hiểm, mức trách nhiệm bồi thường, các loại thiệt hại được bồi thường. Trên thực tế, trách nhiệm bồi thường bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG phát sinh từ trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng. Nên, một số tòa án có sự nhầm lẫn về trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng và trách nhiệm bồi thường bảo hiểm theo hợp đồng của doanh nghiệp kinh doanh bảo hiểm mặc dù chủ thể được nhận tiền bồi thường là khác nhau, dẫn đến đưa ra phán quyết chưa thật sự thuyết phục.

Bài viết này có mục đích làm rõ một số quy định pháp luật về bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG, để có thể giúp phát huy hiệu quả các lợi ích nhân văn của loại bảo hiểm này, hạn chế các tranh chấp không đáng có và bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của các bên liên quan khi phát sinh sự kiện bảo hiểm.

CHƯƠNG 1: KHÁI QUÁT CHUNG VỀ TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG CỦA DOANH NGHIỆP BẢO HIỂM TRONG BẢO HIỂM BẮT BUỘC TNDS CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI

1.1. KHÁI NIỆM CHUNG VỀ BẢO HIỂM BẮT BUỘC TNDS CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI

1.1.1. Khái niệm

Trong quá trình tham gia các hoạt động xã hội và sản xuất kinh doanh, luôn thường trực các rủi ro không mong đợi có khả năng xảy đến cho con người. Hệ quả của các sự kiện không lường trước đó dẫn đến các thiệt hại cả về thân thể con người và vật chất. Đây là khởi nguồn cho sự ra đời của bảo hiểm. Cho đến nay, không có một khái niệm chung về bảo hiểm. Ở các góc độ khác nhau, các nhà nghiên cứu có các cách hiểu khác nhau như:

- “Bảo hiểm là sự đóng góp của số đông vào sự bất hạnh của số ít”⁵.
- “Bảo hiểm là một hoạt động qua đó một cá nhân có quyền được hưởng trợ cấp nhờ một khoản đóng góp cho mình hoặc cho người thứ ba trong trường hợp xảy ra rủi ro. Khoản trợ cấp này do một tổ chức trả, tổ chức này có trách nhiệm đối với toàn bộ các rủi ro và đền bù các thiệt hại theo các phương pháp của thống kê”⁶.

Ở góc độ pháp lý, với bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG, trong các quy định pháp luật hiện hành của Việt Nam, chúng ta vẫn chưa có khái niệm cụ thể thế nào là “bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới”. Tuy nhiên, xét trong tên gọi, có 2 nội dung cần làm rõ để có thể rút ra khái niệm cho loại bảo hiểm này đó là: bảo hiểm bắt buộc và bảo hiểm TNDS.

- Theo Luật Kinh doanh bảo hiểm, 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

⁵ Dennis Kessler, Rispue No 17, Jan – Mars 1994

⁶ Monique Gaultier, Généralité sur l’assurance, Project d’assur, L’escole supérieur des Finances et de la Comptabilité de Hanoi FFSA, Hanoi-1994

mà tổ chức, cá nhân tham gia bảo hiểm và doanh nghiệp bảo hiểm có nghĩa vụ thực hiện.

Bảo hiểm bắt buộc chỉ áp dụng đối với một số loại bảo hiểm nhằm mục đích bảo vệ lợi ích công cộng và an toàn xã hội”⁷.

- Hiện nay trong hệ thống pháp luật, Bảo hiểm TNDS không có khái niệm cụ thể. Tuy nhiên loại bảo hiểm này có đối tượng “là trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với người thứ ba theo quy định của pháp luật”⁸.

Với các khái niệm cơ bản nêu trên, có thể hiểu bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG như sau:

- Bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG là một loại dịch vụ mà chủ xe cơ giới có nghĩa vụ phải mua để được doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường cho TNDS của họ nếu có đối với người thứ ba khi xảy ra sự kiện rủi ro dẫn đến thiệt hại gây ra bởi xe cơ giới.

1.1.2. Đặc điểm

Qua việc đi tìm một khái niệm của bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG, cho thấy một số đặc điểm của loại bảo hiểm này như sau:

1.1.2.1. Đối tượng được bảo hiểm mang tính trừu tượng

Trong bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG, đối tượng được bảo hiểm không phải là chính chiếc xe cơ giới của người tham gia bảo hiểm, mà là TNDS, cụ thể là trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng của chủ xe cơ giới đối với người thứ ba. Do vậy, chủ xe cơ giới chỉ có thể mua loại bảo hiểm này khi chưa xảy ra sự kiện rủi ro dẫn đến phát sinh TNDS cho chính họ⁹.

So với loại hình bảo hiểm tài sản, có đối tượng được bảo hiểm là vật chất hữu hình, có thể định giá được. Đồng thời rủi ro có thể xảy ra là đối với chính tài sản đó, từ đó có thể dự đoán được mức độ thiệt hại tối đa có thể xảy ra ngay từ khi giao kết hợp đồng bảo hiểm là không thể lớn hơn giá trị thực tế của tài sản tại thời điểm mua bảo hiểm. Trong

⁷ Khoản 1 Điều 8 Luật Kinh doanh bảo hiểm

⁸ Điều 52 Luật Kinh doanh bảo hiểm

⁹ Nguyễn Tiến Hùng, 2007. Nguyên lý và thực hành bảo hiểm. Nhà xuất bản tài chính. Trang 165

khi đó, với bảo hiểm TNDS thì không thể dự đoán trước mức độ thiệt hại tối đa có thể xảy ra. Bởi các thiệt hại có thể xảy ra không chỉ gói gọn ở giá trị chiếc xe được tham gia bảo hiểm, mà còn có các thiệt hại khác về tài sản, tính mạng, sức khỏe của người thứ ba chưa thể xác định được tại thời điểm chủ sở hữu xe cơ giới tham gia bảo hiểm vì lúc đó chưa xảy ra tai nạn. Các thiệt hại này có thể nhỏ hoặc rất lớn mà không phụ thuộc vào giá trị của xe cơ giới được tham gia bảo hiểm.

Đặc điểm này của bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG cùng với tính chất bắt buộc, dẫn đến nhiều đặc điểm khác như sự giới hạn mức phí bảo hiểm và đặc biệt là giới hạn mức trách nhiệm bồi thường bảo hiểm.

1.1.2.2. Gắn liền với xe cơ giới

Như tên gọi của nó, loại bảo hiểm này gắn liền với đối tượng là xe cơ giới, từ việc tham gia bảo hiểm cho đến việc bồi thường. Một trong các đối tượng điều chỉnh loại bảo hiểm này là “*Chủ xe cơ giới tham gia giao thông trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam*”¹⁰. Đối tượng tham gia giao thông có thể là xe cơ giới, xe xúc vật kéo, xe thô sơ, người đi bộ... Những đối tượng này đều có khả năng gây ra tai nạn giao thông, nhưng loại bảo hiểm này chỉ đề cập đến đối tượng là xe cơ giới¹¹, là loại phương tiện được pháp luật ghi nhận là nguồn nguy hiểm cao độ, và so với các đối tượng khác thì nó có khả năng gây thiệt hại lớn hơn nhiều. Vì vậy, tất cả các chủ xe cơ giới đều có nghĩa vụ tham gia loại bảo hiểm này. Và phạm vi bồi thường là các “*thiệt hại ngoài hợp đồng về sức khỏe, tính mạng và tài sản đối với bên thứ ba*” và “*thiệt hại về sức khỏe, tính mạng của hành khách do xe cơ giới gây ra*”¹².

1.1.2.3. “Bảo vệ lợi ích công cộng và đảm bảo an toàn xã hội”

Xét từng vụ việc cụ thể, trong một vụ tai nạn giao thông, thiệt hại xảy ra không chỉ giới hạn trong phạm vi sức khỏe, tính mạng của người tham gia giao thông, mà còn làm mất thu nhập của người bị tai nạn, mất thu nhập của người phải chăm sóc, từ đó ảnh hưởng đến cả gia đình. Xét trên phạm vi toàn xã hội, các thiệt hại này gây tác động xấu

¹⁰ Khoản 1 Điều 2 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

¹¹ Nguyễn Tiến Hùng, 2007. Nguyên lý và thực hành bảo hiểm. Nhà xuất bản tài chính. Trang 167

¹² Điều 5 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

đến sản xuất, kinh doanh do việc người bị tai nạn không thể làm việc. Do vậy, việc doanh nghiệp bảo hiểm chi trả tiền bồi thường khi xảy ra sự kiện rủi ro không chỉ là sự bảo vệ quyền lợi của người bị nạn lẫn người gây tai nạn trong vụ việc đó mà còn “*góp phần bảo vệ lợi ích công cộng và đảm bảo an toàn xã hội*”¹³.

1.1.2.4. Bắt buộc tham gia bảo hiểm

Nếu tai nạn giao thông xảy ra, chưa xét đến bên nào có lỗi gây ra vụ tai nạn, có nhiều loại thiệt hại có thể phát sinh như:

- Thiệt hại sức khỏe, tính mạng của người tham gia giao thông;
- Thiệt hại thu nhập do không thể lao động của chính người bị nạn và của người đã giành thời gian để chăm sóc họ;
- Thiệt hại hàng hoá được vận chuyển trên xe cơ giới;
- Thiệt hại tài sản của bên thứ ba;
- Thiệt hại tài sản của chủ sở hữu xe do sự gián đoạn sản xuất kinh doanh;
- Thiệt hại tài sản của các chủ thể khác do sự gián đoạn sản xuất kinh doanh do vụ tai nạn gây ra;
- Thiệt hại về tinh thần của thân nhân của người bị tai nạn.

Với một loạt các loại thiệt hại như vậy, việc giải quyết hậu quả do tai nạn giao thông gây ra thường phức tạp và kéo dài thời gian vì nhiều lý do như chủ sở hữu xe, người điều khiển xe thiếu trách nhiệm, bỏ trốn, hoặc không đủ điều kiện về tài chính để bồi thường, thậm chí người điều khiển xe gây tai nạn có thể bị thiệt mạng dẫn đến không còn chủ thể nào có nghĩa bồi thường thiệt hại, thực trạng này làm cho người bị thiệt hại không được bồi thường đầy đủ và kịp thời. Vì thế, việc doanh nghiệp bảo hiểm đứng ra chịu trách nhiệm bồi thường toàn bộ hoặc một phần thiệt hại sẽ giúp người bị thiệt hại có thể nhanh chóng ổn định cuộc sống và quay trở lại sản xuất kinh doanh. Vì vậy, rất nhiều quốc gia, trong đó có Việt Nam quy định việc tham gia bảo hiểm TNDS của CXCG là bắt buộc. Sự bắt buộc này đưa đến nhiều quy định cứng không cho phép các bên có thể thương lượng như điều kiện, mức phí bảo hiểm, mức trách nhiệm bảo hiểm, và tối giản thủ tục để các chủ xe cơ giới dễ dàng tiếp cận dịch vụ bảo hiểm, ví dụ như không cần một

¹³ Khoản 1 Điều 24 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

hợp đồng bảo hiểm nhiều trang, đầy đủ chữ ký cả hai bên mà chỉ cần giấy chứng nhận bảo hiểm do một bên phát hành với một vài thông tin cần thiết vẫn có hiệu lực pháp luật.

1.1.2.5. Phí tham gia bảo hiểm cố định

Khác với loại bảo hiểm tự nguyện mà mức phí tham gia bảo hiểm có khả năng do phía doanh nghiệp bảo hiểm tự quyết định căn cứ vào giá trị của đối tượng được bảo hiểm và xác suất mà các rủi ro gây thiệt hại có thể xảy ra. Một đặc điểm của Bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG là không ước tính được mức thiệt hại tối đa và việc tham gia bảo hiểm là bắt buộc. Vì vậy, mức phí tham gia loại bảo hiểm này phải tuân theo biểu phí được Nhà nước quy định đối với từng loại xe cơ giới. Biểu phí này được quy định tại Thông tư số 04/2021/TT-BTC ngày 15/01/2021 và các doanh nghiệp bảo hiểm khi cung cấp sản phẩm bảo hiểm này phải tuân thủ.

1.2. KHÁI NIỆM VỀ TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG CỦA DOANH NGHIỆP BẢO HIỂM TRONG BẢO HIỂM BẮT BUỘC TNDS CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI

1.2.1. Khái niệm

1.2.1.1. Trách nhiệm dân sự

Theo pháp luật kinh doanh bảo hiểm hiện hành, “*Giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới là bằng chứng giao kết hợp đồng bảo hiểm bắt buộc TNDS giữa chủ xe cơ giới với doanh nghiệp bảo hiểm*”. Do vậy, thời điểm chủ xe cơ giới tham gia bảo hiểm và thời điểm này được thể hiện trên giấy chứng nhận bảo hiểm đã xác lập quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm.

Xem xét các quy định về nghĩa vụ nói chung tại Bộ luật Dân sự năm 2015, “*nghĩa vụ phát sinh từ căn cứ sau đây: 1. hợp đồng...*”¹⁴. Với quy định này, các bên trong hợp đồng phải thực hiện đúng các nghĩa vụ theo hợp đồng. Một khi “*không thực hiện nghĩa vụ theo hợp đồng hay không tôn trọng cam kết mà các bên đã tự nguyện xác lập đều bị xem là hành vi sai trái...*”¹⁵, và dẫn đến bên nào không tuân thủ hợp đồng thì phải gánh chịu

¹⁴ Khoản 1 Điều 275 Bộ luật Dân sự năm 2015

¹⁵ Bùi Thị Thanh Hằng, 2017. Trách nhiệm dân sự, chế tài hay biện pháp khắc phục đối với hành vi vi phạm hợp đồng? Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp, số 3 (331), tháng 2/2017

trách nhiệm pháp lý. Cụ thể, trách nhiệm dân sự do vi phạm nghĩa vụ được Bộ luật Dân sự năm 2015 quy định như sau:

“1. Bên có nghĩa vụ mà vi phạm nghĩa vụ thì phải chịu trách nhiệm dân sự đối với bên có quyền. Vi phạm nghĩa vụ là việc bên có nghĩa vụ không thực hiện nghĩa vụ đúng thời hạn, thực hiện không đầy đủ nghĩa vụ hoặc thực hiện không đúng nội dung của nghĩa vụ”¹⁶.

Quy định trên cho thấy, TNDS sẽ phát sinh khi có sự vi phạm hợp đồng. Cụ thể là không thực hiện đúng các nghĩa vụ phát sinh từ hợp đồng. Khi áp dụng thuật ngữ “trách nhiệm dân sự” vào hợp đồng bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG đôi khi dẫn đến sự hiểu nhầm về nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm, ở chỗ:

- Nếu doanh nghiệp bảo hiểm thực hiện đúng nghĩa vụ của mình theo hợp đồng bảo hiểm thì sẽ không phát sinh trách nhiệm dân sự do vi phạm nghĩa vụ trong hợp đồng bảo hiểm. Tuy nhiên, khi đó doanh nghiệp bảo hiểm vẫn phát sinh một trách nhiệm khác, đó là trách nhiệm bồi thường bảo hiểm, việc thực hiện trách nhiệm này lại chính là việc tuân thủ các nghĩa vụ trong hợp đồng bảo hiểm.

1.2.1.2. Trách nhiệm bồi thường

Theo nhiều luật gia trong nước, cùng với các từ điển pháp lý trên thế giới: *“trách nhiệm dân sự có hai hình thức: trách nhiệm theo hợp đồng và trách nhiệm ngoài hợp đồng. Nói tới trách nhiệm dân sự tức là nói tới bồi thường”¹⁷.*

Như đã nói ở trên, doanh nghiệp bảo hiểm mặc dù thực hiện đúng hợp đồng bảo hiểm nhưng vẫn phải thực hiện trách nhiệm bồi thường bảo hiểm. Vậy trách nhiệm này phát sinh từ hành vi vi phạm nào, xâm phạm đến quyền và lợi ích của chủ thể nào?

Xem xét quy định dưới đây của Luật Kinh doanh bảo hiểm:

“Điều 53. Trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm

1. Trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm chỉ phát sinh nếu người thứ ba yêu cầu người được bảo hiểm bồi thường thiệt hại do lỗi của người đó gây ra cho người thứ ba trong thời hạn bảo hiểm”.

¹⁶ Khoản 1 Điều 351 Bộ luật Dân sự năm 2015

¹⁷ Bùi Thị Thanh Hằng, 2017. Trách nhiệm dân sự, chế tài hay biện pháp khắc phục đối với hành vi vi phạm hợp đồng? Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp, số 3 (331), tháng 2/2017

Trong đó, “*người được bảo hiểm là tổ chức, cá nhân có ... trách nhiệm dân sự ... được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm*”¹⁸. Áp dụng vào quy định trên, trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm phát sinh khi có người thứ ba yêu cầu chủ xe cơ giới bồi thường thiệt hại do lỗi của chủ xe gây ra cho người thứ ba. Việc sử dụng cụm từ “trách nhiệm bồi thường” đối với doanh nghiệp bảo hiểm dễ gây nhầm lẫn là doanh nghiệp bảo hiểm đã vi phạm nghĩa vụ nào đó. Thực tế, trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm trong loại bảo hiểm này có nguồn gốc từ trách nhiệm bồi thường ngoài hợp đồng của chủ xe cơ giới phát sinh do hành vi gây thiệt hại cho bên thứ ba.

Từ nội dung trên, có thể đưa ra khái niệm về trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm như sau:

- Trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm trong bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG là một nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm, theo đó phải bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng cho bên thứ ba đối với các thiệt hại do xe cơ giới gây ra.

1.2.2. Đặc điểm

Khi doanh nghiệp bảo hiểm xem xét yêu cầu bồi thường do xảy ra tai nạn giao thông, có 2 loại quan hệ pháp luật đan xen bao gồm:

- Quan hệ ngoài hợp đồng giữa chủ xe cơ giới và bên thứ ba;
- Quan hệ hợp đồng giữa doanh nghiệp bảo hiểm và chủ xe cơ giới.

Việc xem xét bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm được thực hiện trên cơ sở trách nhiệm bồi thường ngoài hợp đồng giữa chủ xe cơ giới và bên thứ ba. Mặc dù vậy, trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm không đương nhiên trùng khớp với trách nhiệm bồi thường của chủ xe cơ giới, bởi việc bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm còn được điều chỉnh bởi hợp đồng bảo hiểm và có các đặc điểm sau đây:

1.2.2.1. Phải có TNDS của chủ xe cơ giới

Với đặc điểm có đối tượng bảo hiểm là TNDS, nên trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm chỉ phát sinh khi đã tồn tại TNDS của CXCG. Nếu có tai nạn giao thông, nhưng không tạo ra TNDS của CXCG với người bị thiệt hại thì doanh nghiệp bảo

¹⁸ Khoản 7 Điều 3 Luật Kinh doanh bảo hiểm

hiểm cũng không có trách nhiệm bồi thường bảo hiểm. Theo Bộ luật Dân sự năm 2015, căn cứ phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng là khi có “*hành vi xâm phạm tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, uy tín, tài sản, quyền, lợi ích hợp pháp khác của người khác*”¹⁹. Trên thực tế, thông thường người gây ra thiệt hại không tự nguyện thực hiện bồi thường thiệt hại, mà họ sẽ bồi thường khi người bị thiệt hại đưa ra yêu cầu bồi thường. Thậm chí họ chỉ bồi thường khi người bị thiệt hại khởi kiện và kết quả bị tòa án tuyên buộc phải bồi thường. Do vậy, không đương nhiên doanh nghiệp bảo hiểm chi trả tiền bồi thường bảo hiểm cho người mua bảo hiểm khi xảy ra tai nạn giao thông, mặc dù vụ việc được xác định rằng có căn cứ phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng của người mua bảo hiểm theo Bộ luật Dân sự năm 2015. Với thực tế đó, doanh nghiệp bảo hiểm chỉ có trách nhiệm bồi thường bảo hiểm khi người bị thiệt hại đưa ra yêu cầu bồi thường đối với người mua bảo hiểm. Điều này được cụ thể hóa tại Điều 53 Luật KDBH như sau:

*“1. Trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm chỉ phát sinh nếu người thứ ba yêu cầu người được bảo hiểm bồi thường thiệt hại do lỗi của người đó gây ra cho người thứ ba trong thời hạn bảo hiểm”*²⁰.

Mặc dù Bộ luật Dân sự năm 2015 không quy định việc người gây ra thiệt hại phải bồi thường với điều kiện phải có sự yêu cầu của người bị thiệt hại. Tuy nhiên, mục đích của bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG là bảo vệ quyền và lợi ích của người thứ ba. Vì vậy, quy định tại Điều 53 Luật KDBH là điều dễ hiểu, bởi suy cho cùng thì số tiền bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là để bù đắp cho người bị thiệt hại, nên người mua bảo hiểm không thể nào được thụ hưởng số tiền này trong khi họ lại không bồi thường cho người bị thiệt hại do không nhận được yêu cầu bồi thường từ người bị thiệt hại.

1.2.2.2. Giới hạn số tiền bồi thường bảo hiểm

Như đã nêu, bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG có đối tượng được bảo hiểm mang tính trừu tượng, không thể dự đoán trước về mức độ thiệt hại tối đa, đồng thời có mức phí tham gia bảo hiểm cố định. Nhà nước áp đặt mức phí tham gia bảo hiểm, nên Nhà nước cũng không thể áp đặt buộc doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường toàn bộ thiệt hại

¹⁹ Khoản 1 Điều 584 Bộ luật Dân sự năm 2015

²⁰ Điều 53 Luật Kinh doanh bảo hiểm

của bên thứ ba trong khi đó các bên lại không có khả năng ước tính được các thiệt hại đó là gì và số tiền là bao nhiêu. Do vậy, với sự giới hạn mức phí bảo hiểm, cho dù người mua bảo hiểm có nhu cầu tham gia gói bảo hiểm giá trị lớn hơn cũng không thể được đáp ứng. Và kéo theo, mức bồi thường bảo hiểm cũng bị giới hạn để tương xứng với mức phí bắt buộc này. Theo đó số tiền bồi thường tối đa mà doanh nghiệp bảo hiểm có thể phải chi trả cho người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm quy định tại Thông tư số 04/2021/TT-BTC là:

- a. *“Thiệt hại về sức khỏe, tính mạng...: là 150 triệu đồng cho một người trong một vụ tai nạn”*²¹.
- b. *“Thiệt hại về tài sản:*
 - *“Do xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe có kết cấu tương tự theo quy định của Luật Giao thông đường bộ gây ra là 50 triệu đồng trong một vụ tai nạn.*
 - *Do xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe máy chuyên dùng theo quy định của Luật Giao thông đường bộ gây ra là 100 triệu đồng trong một vụ tai nạn”*²².

So với trước đây, tại Thông tư số 22/2016/TT-BTC, mức trách nhiệm bồi thường tối đa đối với thiệt hại sức khỏe, tính mạng là 100 triệu đồng/người/vụ tai nạn và đối với thiệt hại về tài sản cho từng loại xe là 50 triệu đồng và 100 triệu đồng cho một vụ tai nạn²³. Việc cập nhật nâng cao mức trách nhiệm tối đa trong khi vẫn giữ nguyên mức phí tham gia bảo hiểm này phần nào bất lợi hơn cho các doanh nghiệp bảo hiểm. Tuy nhiên là phù hợp với sự phát triển kinh tế và để đảm bảo an sinh xã hội tốt hơn.

1.2.2.3. Bồi thường trước ngay cả khi chưa xác định được trách nhiệm bồi thường

Một trong các quy định được đánh giá là giàu tính nhân văn của bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG đó là hỗ trợ nhân đạo cho người bị thiệt hại *“trong trường hợp không*

²¹ Điều 4 Thông tư số 04/2021/TT-BTC

²² Điều 4 Thông tư số 04/2021/TT-BTC

²³ Điều 9 Thông tư số 22/2016/TT-BTC

xác định được xe gây tai nạn, xe không tham gia bảo hiểm, loại trừ bảo hiểm”²⁴, và trên thực tế có nhiều trường hợp đã được hỗ trợ nhân đạo từ quỹ bảo hiểm xe cơ giới do các doanh nghiệp bảo hiểm đóng góp theo quy định²⁵. Tuy nhiên, với quy định này, người bị thiệt hại chỉ được hỗ trợ nhân đạo sau khi vụ tai nạn đã được doanh nghiệp bảo hiểm thực hiện xác minh, thu thập đầy đủ tài liệu và quyết định từ chối bồi thường. Do vậy, mặc dù có ý nghĩa rất lớn đối với người bị thiệt hại, nhưng việc được hỗ trợ cũng phải trải qua thời gian và thủ tục phức tạp.

Nghị định số 03/2021/NĐ-CP có hiệu lực từ ngày 01/3/2021 đã bổ sung quy định doanh nghiệp bảo hiểm phải tạm chi trước một phần tiền bồi thường cho thiệt hại về sức khỏe, tính mạng của người bị tai nạn trong vòng 3 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo của người mua bảo hiểm, như sau:

- a. “Trường hợp đã xác định được vụ tai nạn thuộc phạm vi bồi thường thiệt hại:
 - 70% mức bồi thường bảo hiểm theo quy định/1 người/1 vụ đối với trường hợp tử vong.
 - 50% mức bồi thường Bảo hiểm theo quy định/1 người/1 vụ đối với trường hợp tổn thương bộ phận được điều trị cấp cứu.
- b. Trường hợp chưa xác định được vụ tai nạn thuộc phạm vi bồi thường 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 trường hợp tổn thương bộ phận được điều trị cấp cứu”²⁶.

Việc tạm ứng tiền bồi thường chỉ được áp dụng cho các thiệt hại về sức khỏe, tính mạng mà không áp dụng đối với thiệt hại về tài sản, và doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện trong vòng 3 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo của chủ xe cơ giới cho dù doanh nghiệp bảo hiểm chưa xác minh, thu thập được đầy đủ tài liệu để xem xét bồi

²⁴ Điều 3 Thông tư số 43/2014/TT-BTC

²⁵ T.Anh, 2017. Ý nghĩa nhân văn của công tác hỗ trợ nhân đạo nạn nhân tai nạn giao thông. <<http://www.csqt.vn/tintuc/7069/Y-nghia-nhan-van-cua-cong-tac-ho-tro-nhan-dao-nan-nhan-tai-nan-giao-thong.html>>. [Ngày truy cập: 20/6/2021]

²⁶ Khoản 2 Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

thường. Như vậy, chủ xe cơ giới có thể nhận được tiền bồi thường rất sớm sau khi có yêu cầu bồi thường.

Sau khi doanh nghiệp bảo hiểm đã tạm ứng tiền bồi thường, nhưng kết quả xem xét bồi thường của họ lại xác định vụ tai nạn thuộc trường hợp loại trừ bảo hiểm hoặc số tiền đã tạm ứng lớn hơn số tiền được bồi thường thì doanh nghiệp bảo hiểm được yêu cầu quỹ bảo hiểm xe cơ giới hoàn trả. Như vậy cho thấy, thủ tục hỗ trợ nhân đạo theo quy định này nhanh hơn rất nhiều so với việc người bị thiệt hại nhận hỗ trợ trực tiếp từ quỹ bảo hiểm xe cơ giới.

1.3. QUY ĐỊNH PHÁP LUẬT VỀ XÁC ĐỊNH TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG CỦA DOANH NGHIỆP BẢO HIỂM

1.3.1. Nguyên tắc bồi thường bảo hiểm

1.3.1.1. Trách nhiệm bồi thường phát sinh sau khi đã xác định được TNDS của chủ xe cơ giới

Xuất phát từ đặc điểm của bảo hiểm TNDS có đối tượng được bảo hiểm là TNDS của người được bảo hiểm đối với bên thứ ba. Do vậy, đây là nguyên tắc cơ bản nhất của bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG. Chỉ khi nào chủ xe cơ giới có TNDS đối với người thứ ba thì mới phát sinh trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm. Nếu xảy ra tai nạn, nhưng chủ xe cơ giới không có TNDS đối với bên thứ ba hoặc bên thứ ba không yêu cầu họ bồi thường thì họ không có quyền yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm phải bồi thường bảo hiểm.

Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP quy định rõ điều này. Theo đó, khi xảy ra tai nạn, trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm phát sinh dựa trên một trong hai căn cứ sau:

- “Số tiền mà người được bảo hiểm đã bồi thường
- Hoặc sẽ phải bồi thường cho người bị thiệt hại”

1.3.1.2. Chỉ bồi thường cho chủ xe cơ giới

Khi giải quyết một vụ tai nạn giao thông mà chủ xe cơ giới có tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS của xe cơ giới thông thường có ba chủ thể:

- Chủ xe cơ giới có tham gia bảo hiểm TNDS của CXCG;
- Bên thứ ba bị thiệt hại;

- Doanh nghiệp bảo hiểm.

Theo đó, quan hệ pháp luật giữa ba chủ thể bao gồm:

- Quan hệ hợp đồng bảo hiểm giữa doanh nghiệp bảo hiểm và chủ xe cơ giới;
- Quan hệ bồi thường ngoài hợp đồng giữa chủ xe cơ giới và bên thứ ba.

Chủ xe cơ giới là người mua bảo hiểm. Mặc dù việc xem xét bồi thường bảo hiểm có mối liên hệ đến bên thứ ba bị thiệt hại. Tuy nhiên, bên thứ ba bị thiệt hại không phải là một bên trong hợp đồng bảo hiểm và bên thứ ba không thể tự mình chủ động yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường thiệt hại cho mình. Do đó, doanh nghiệp bảo hiểm không có nghĩa vụ nào đối với bên thứ ba bị thiệt hại. Điều này đã được Luật Kinh doanh bảo hiểm khẳng định như sau:

“2. Người thứ ba không có quyền trực tiếp yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm trả tiền bồi thường, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác”²⁷.

Như vậy, theo hợp đồng bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm chỉ có nghĩa vụ bồi thường bảo hiểm cho chủ xe cơ giới. Sau khi được bồi thường bảo hiểm, chủ xe cơ giới phải *“thông báo và trả tiền bồi thường cho người bị thiệt hại ... biết số tiền họ được doanh nghiệp bảo hiểm trả đối với từng trường hợp thiệt hại về sức khỏe, tính mạng”²⁸.*

Tuy nhiên khoản 2 Điều 53 nêu trên có để mở các trường hợp pháp luật quy định khác, theo đó doanh nghiệp bảo hiểm sẽ trả tiền bồi thường trực tiếp cho người thứ ba khi họ có yêu cầu nhằm bảo vệ tốt hơn quyền lợi của người bị thiệt hại trong vụ tai nạn giao thông, cụ thể *“trường hợp người được bảo hiểm chết, mất năng lực hành vi dân sự theo quyết định của Tòa án, doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường trực tiếp cho người bị thiệt hại hoặc người thừa kế của người bị thiệt hại ... hoặc đại diện của người bị thiệt hại ...”²⁹.* Có thể thấy, nếu chủ xe cơ giới bị chết thì họ không thể bồi thường cho người thứ ba và cũng không thể đưa ra yêu cầu bồi thường bảo hiểm đến doanh nghiệp bảo hiểm. Hoặc nếu chủ xe cơ giới bị mất năng lực hành vi dân sự thì họ cũng không có năng lực hành vi để thực hiện bồi thường cho người thứ ba, cũng như có yêu cầu đối với doanh nghiệp bảo

²⁷ Điều 53 Luật Kinh doanh bảo hiểm

²⁸ Khoản 6 Điều 18 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

²⁹ Khoản 1 Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

hiểm. Đây là quy định rất hợp lý để bảo vệ lợi ích hợp pháp của người thứ ba. Nhưng khi đó cần lưu ý, như đã nêu ở trên trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là độc lập, xuất phát từ các quan hệ pháp luật khác nhau. Do vậy, mặc dù doanh nghiệp bảo hiểm thanh toán trực tiếp cho người thứ ba, nhưng bản chất là bồi thường bảo hiểm chứ không phải bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng của chủ xe cơ giới.

1.3.1.3. Bồi thường trong phạm vi mức trách nhiệm bảo hiểm

Khác với các loại bảo hiểm tự nguyện khác, thông thường mức trách nhiệm bảo hiểm sẽ do doanh nghiệp bảo hiểm và người mua bảo hiểm thỏa thuận, có thể mua với mức trách nhiệm bằng hoặc thấp hơn giá trị tài sản được bảo hiểm, cơ bản sẽ dựa trên giá trị thực tế của tài sản tại thời điểm tham gia bảo hiểm. Trong khi đó, đối với bảo hiểm bắt buộc TNDS, Nhà nước có quy định mức trách nhiệm bảo hiểm tối đa và “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”³⁰. Do vậy, cho dù chủ xe cơ giới và người thứ ba thỏa thuận mức bồi thường lớn hoặc kết quả giám định xác định thiệt hại lớn vượt mức trách nhiệm bảo hiểm, thì trách nhiệm bồi thường bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm cũng không vượt quá mức tối đa được Bộ Tài chính quy định tại Thông tư số 04/2021/TT-BTC, cụ thể như sau

- “Thiệt hại về sức khỏe, tính mạng do xe cơ giới gây ra là 150 triệu đồng cho một người trong một vụ tai nạn”;
- “Thiệt hại về tài sản:
 - Do xe mô tô hai bánh; ... là 50 triệu đồng trong một vụ tai nạn.
 - Do xe ô tô; ... là 100 triệu đồng trong một vụ tai nạn”³¹.

Theo quy định trên, với thiệt hại về sức khỏe, tính mạng, doanh nghiệp bảo hiểm sẽ bồi thường bảo hiểm theo từng người cụ thể bị thiệt hại trong vụ tai nạn. Tuy nhiên, với thiệt hại về tài sản, trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm được xác định cho toàn bộ vụ tai nạn, mà không xác định riêng cho từng chủ thể bị thiệt hại. Do vậy, nếu chủ xe cơ giới gây tai nạn cho nhiều chủ thể thì theo quy định trên, tổng số tiền bồi

³⁰ Khoản 4 Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

³¹ Điều 4 Thông tư số 04/2021/TT-BTC

thường bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm cho tất cả các chủ thể bị thiệt hại trong vụ tai nạn đó sẽ không vượt quá mức 50 triệu đồng và 100 triệu đồng, mặc dù, tổng thiệt hại thực tế có thể lớn hơn các con số này.

1.3.1.4. Chỉ bồi thường cho một hợp đồng bảo hiểm

Với bảo hiểm tài sản, chủ sở hữu có thể tham gia nhiều hợp đồng bảo hiểm cho một tài sản cụ thể tại các doanh nghiệp bảo hiểm khác nhau, và nếu xảy ra sự kiện bảo hiểm thì các doanh nghiệp bảo hiểm sẽ cùng nhau chia sẻ trách nhiệm bồi thường³². Tuy nhiên, với bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG, trường hợp chủ xe giao kết nhiều hợp đồng bảo hiểm cho cùng một chiếc xe, nhưng khi xảy ra tai nạn thì chỉ hợp đồng đầu tiên được sử dụng để xem xét bồi thường bảo hiểm. Với các hợp đồng không được sử dụng để xem xét bồi thường thì “doanh nghiệp bảo hiểm phải hoàn lại cho bên mua bảo hiểm 100% phí bảo hiểm đã đóng”³³.

Theo quy định này, khi xảy ra tai nạn, người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm chỉ được xem xét bồi thường bảo hiểm cho một hợp đồng bảo hiểm đầu tiên. Do vậy, sẽ không thể có trường hợp trong một vụ tai nạn, chủ xe được nhiều doanh nghiệp bảo hiểm xem xét bồi thường để có thể bù đắp hết toàn bộ số tiền bồi thường mà họ phải trả cho người bị thiệt hại. Giả sử, trong một vụ tai nạn do xe ô tô gây ra, chủ xe phải bồi thường về tài sản cho người bị thiệt hại là 120 triệu đồng. Mặc dù, chủ xe có tham gia bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG tại hai doanh nghiệp bảo hiểm, nhưng chủ xe không được cả hai doanh nghiệp bảo hiểm chi trả tiền bồi thường cho toàn bộ thiệt hại là 120 triệu đồng, mà chỉ một hợp đồng đầu tiên được xem xét bồi thường và số tiền bồi thường bảo hiểm tối đa là 100 triệu đồng.

Việc quy định như trên, có phần chưa bảo vệ tốt nhất quyền lợi của người bị thiệt hại. Bởi nếu thiệt hại vượt quá mức trách nhiệm bảo hiểm và chủ xe không đủ khả năng tài chính để bồi thường kịp thời cho người bị thiệt hại thì người bị thiệt hại cũng chưa được bù đắp đầy đủ để nhanh chóng khắc phục hậu quả. Trong khi đó chủ xe sẵn sàng tham gia thêm hợp đồng bảo hiểm bắt buộc TNDS, điều này tương tự như đối với các loại bảo hiểm tài sản khác. Ngoài ra, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền thực hiện việc giám

³² Điều 44 Luật Kinh doanh bảo hiểm

³³ Khoản 5 Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

định thiệt hại để xác định nguyên nhân và mức độ thiệt hại hoặc trưng cầu giám định viên độc lập làm việc này, và việc xem xét bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là trên nguyên tắc chỉ bồi thường thiệt hại thực tế. Vì vậy, có thể ngăn chặn được sự thỏa thuận trực lợi bảo hiểm giữa chủ xe và người bị thiệt hại.

1.3.2. Điều kiện phát sinh trách nhiệm bồi thường

1.3.2.1. Tham gia giao thông

Một trong các đặc điểm của bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG là gắn liền với xe cơ giới. Bởi lẽ vậy, chủ xe phải cung cấp các thông tin về chiếc xe như số biển kiểm soát và số khung, số máy... khi muốn tham gia bảo hiểm. Hiện nay, xe cơ giới được xếp loại là nguồn nguy hiểm cao độ. Việc bồi thường các thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra được giải quyết theo các quy định tại Bộ luật Dân sự và các văn bản pháp luật khác. Theo đó, phạm vi các trường hợp có thể phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng của chủ sở hữu nguồn nguy hiểm cao độ được quy định tại Điều 601 Bộ luật Dân sự năm 2015 như sau:

“3. Chủ sở hữu, người chiếm hữu, sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ phải bồi thường thiệt hại cả khi không có lỗi, trừ trường hợp sau đây:

- a) Thiệt hại xảy ra hoàn toàn do lỗi cố ý của người bị thiệt hại;*
- b) Thiệt hại xảy ra trong trường hợp bất khả kháng hoặc tình thế cấp thiết, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác”³⁴.*

Theo quy định này, chủ sở hữu, người chiếm hữu, sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ phải bồi thường thiệt hại trong phạm vi các trường hợp rất rộng, ngay cả khi không có lỗi. Thậm chí có thể nói rằng chủ sở hữu, người chiếm hữu, sử dụng xe cơ giới phải bồi thường thiệt hại trong mọi trường hợp chỉ trừ khi thiệt hại *“hoàn toàn do lỗi cố ý của người bị thiệt hại”* và *“trường hợp bất khả kháng hoặc tình thế cấp thiết”*.

Với TNDS của CXCG có phạm vi rộng như vậy, thì trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm có tương ứng hay không? Hay nói cách khác, loại trừ khi thiệt hại *“hoàn toàn do lỗi cố ý của người bị thiệt hại”* và *“trường hợp bất khả kháng hoặc tình thế cấp thiết”*, có phải mọi loại tai nạn do xe cơ giới gây ra dẫn đến thiệt hại cho

³⁴ Khoản 3 Điều 301 Bộ luật Dân sự năm 2015

người khác đều làm phát sinh trách nhiệm bồi thường bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm hay không?

Hiện nay chưa có một quy định chính thức nào khẳng định rõ chỉ áp dụng bảo hiểm này cho các vụ tai nạn giao thông. Do đó, để trả lời vấn đề này, trước hết cần xem xét mục đích ra đời của bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG là gì? Trên thế giới, Hoa Kỳ là quốc gia đầu tiên ban hành đạo luật về bảo hiểm TNDS của CXCG. Trước đó, do số lượng xe ô tô chưa nhiều, nên việc mua bảo hiểm trách nhiệm của các tài xế là tùy chọn, không bắt buộc và pháp luật của Hoa Kỳ tập trung vào việc hạn chế việc sử dụng xe ô tô. Tuy nhiên, với sự gia tăng số lượng và sử dụng xe cơ giới, dẫn đến gia tăng các vụ tai nạn, tử vong và thương tật, áp lực buộc phải loại bỏ những người lái xe ô tô thiếu trách nhiệm về tài chính trên đường cũng tăng lên. Kết quả, bang Massachusetts đã phản ứng nhanh chóng và cho ra đời đạo luật này vào năm 1925³⁵.

Tại Việt Nam, văn bản quy phạm pháp luật về bảo hiểm TNDS của CXCG đầu tiên được ban hành vào năm 1988 với Nghị định số 30-HĐBT ngày 10/3/1988 và Thông tư số 34/TCBH ngày 10/3/1988. Theo đó Điều 2 Nghị định số 30-HĐBT có nội dung:

“Những người chấp hành đúng luật lệ giao thông mà bị thiệt hại về thân thể hoặc tài sản do xe cơ giới gây nên đều được cơ quan bảo hiểm Nhà nước trả tiền bồi thường thiệt hại kịp thời và thỏa đáng theo quy định của pháp luật”.

Theo quy định này, người bị thiệt hại sẽ được bồi thường khi người đó *“chấp hành đúng luật lệ giao thông”*. Một người có nghĩa vụ chấp hành đúng luật lệ giao thông chỉ khi nào người đó tham gia giao thông. Có thể suy ra, nếu một người bị tai nạn do xe cơ giới gây ra nhưng vụ tai nạn xảy ra khi người đó không tham gia giao thông thì không được bồi thường bảo hiểm, bởi khi đó không bên nào có nghĩa vụ tuân theo các quy tắc an toàn giao thông.

Quy định tại Nghị định số 03/2021/NĐ-CP hiện hành không còn được rõ ràng như trên, theo đó đối tượng áp dụng là *“Chủ xe cơ giới tham gia giao thông và hoạt động trên*

³⁵ Helm, R. E. 1968. Motor Vehicle Liability Insurance: A Brief History. ST. JOHN'S LAW REVIEW., Vol 43. Trang 28-29.

lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam”³⁶. Nội dung quy định này có hai loại hành vi:

- Hành vi “tham gia giao thông” được định nghĩa là “*việc chủ xe cơ giới, người lái xe điều khiển xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ*”³⁷. Hành vi này đã được ghi cụ thể là “*tham gia giao thông đường bộ*”.
- Trong khi đó, hành vi “hoạt động” trên lãnh thổ Việt Nam lại có độ bao quát tất cả các hoạt động của xe cơ giới mà không chỉ là tham gia giao thông. Vậy, xe cơ giới mặc dù đã được tham gia bảo hiểm TNDS của CXCG, nhưng nếu xe cơ giới hoạt động trong khu vực nội bộ, không tham gia giao thông đường bộ và gây tai nạn thì có thuộc phạm vi điều chỉnh của Nghị định này hay không? Nếu câu trả lời là có thì doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường nhưng sẽ xa rời mục đích ban đầu của loại hình bảo hiểm này. Ngược lại nếu câu trả lời không thì doanh nghiệp bảo hiểm không có trách nhiệm bồi thường.

Việc có đối tượng điều chỉnh như trên cho thấy sự không rõ ràng, gây khó khăn cho các doanh nghiệp bảo hiểm trong công tác xem xét bồi thường. Mặc dù vậy, Nghị định số 03/2021/NĐ-CP được xây dựng trên một trong các căn cứ là Luật Giao thông đường bộ. Ngoài ra, nếu xem xét một số quy định khác như:

- Người mua bảo hiểm phải “*luôn mang theo Giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực... khi tham gia giao thông*”³⁸.
- “*Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm trích tối đa 1% tổng số phí bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới thực tế thu được ... để đóng vào Quỹ bảo hiểm xe cơ giới*”³⁹. Quỹ này được thành lập để “*thực hiện các hoạt động chi hỗ trợ nhân đạo; công tác đề phòng, hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông đường bộ; tuyên truyền, giáo dục về an toàn giao thông đường bộ*”⁴⁰.

³⁶ Khoản 1 Điều 2 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

³⁷ Khoản 6 Điều 3 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

³⁸ Khoản 3 Điều 18 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

³⁹ Điều 26 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

⁴⁰ Điều 24 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

Với các quy định gắn với việc tham gia giao thông, đặc biệt việc doanh nghiệp bảo hiểm phải đóng quỹ bảo hiểm xe cơ giới để dùng cho các hoạt động liên quan đến an toàn giao thông, nên sẽ là thiếu công bằng cho các doanh nghiệp bảo hiểm nếu yêu cầu họ phải bồi thường cho tai nạn do xe cơ giới gây ra khi không tham gia giao thông trong khi trước đó họ đã phải trích doanh thu phí bảo hiểm để nộp vào quỹ bảo hiểm xe cơ giới.

Vì vậy, mặc dù pháp luật hiện hành không có quy định rõ ràng về tình huống này. Tuy nhiên, có thể nhận thấy mục đích Nhà nước xây dựng các quy định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG là nhằm thúc đẩy an toàn giao thông và bảo vệ người tham gia giao thông. Do đó, chỉ khi nào tai nạn do xe cơ giới gây ra khi đang tham gia giao thông mới làm phát sinh trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm.

1.3.2.2. Vai trò của yếu tố lỗi trong xác định trách nhiệm bồi thường bảo hiểm

Trước hết, nói về TNDS của CXCG giới đối với bên thứ ba, cụ thể đó là trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng: trước đây, theo Bộ luật Dân sự năm 2005, một trong các căn cứ làm phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng là người gây ra thiệt hại phải có lỗi. Đến Bộ luật Dân sự năm 2015, yếu tố lỗi đã không còn được quy định. Mặc dù vậy, khi xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại vẫn cần căn cứ mức độ lỗi của người gây ra thiệt hại. Cụ thể, *“Trường hợp nhiều người cùng gây thiệt hại thì những người đó phải liên đới bồi thường cho người bị thiệt hại. Trách nhiệm bồi thường của từng người ... được xác định tương ứng với mức độ lỗi của mỗi người”*⁴¹.

Riêng đối với xe cơ giới, được xem là nguồn nguy hiểm cao độ, *“bản thân hoạt động của nó luôn tiềm ẩn khả năng gây thiệt hại cho môi trường xung quanh”* và thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra có thể *“không phải do hành vi và do lỗi của con người mà do hoạt động của ... chúng luôn tiềm ẩn khả năng gây thiệt hại”*⁴². Do đó, theo Bộ luật Dân sự năm 2015, *“chủ sở hữu, người chiếm hữu, sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ phải bồi thường thiệt hại cả khi không có lỗi”*, trừ một số trường hợp nhất định như: *“thiệt hại xảy ra hoàn toàn do lỗi cố ý của người bị thiệt hại; thiệt hại xảy ra trong*

⁴¹ Điều 587 Bộ luật Dân sự năm 2015

⁴² Vũ Thị Hải Yến, 2010. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra.

<<https://thongtinphapluatdansu.edu.vn/2010/04/06/4727-4/>>. [Ngày truy cập 01/8/2021]

trường hợp bất khả kháng hoặc tình thế cấp thiết, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác”⁴³.

Đối với trách nhiệm bồi thường bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm, mặc dù có nguồn gốc từ TNDS của CXCG, tuy nhiên, hai loại trách nhiệm này không hoàn toàn trùng khớp với nhau. Nguyên nhân do trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm còn phụ thuộc vào hợp đồng bảo hiểm được giao kết với chủ xe cơ giới. Theo đó, yếu tố lỗi của chủ xe cơ giới là một căn cứ để xác định trách nhiệm bồi thường bảo hiểm. Cụ thể, Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP quy định trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm như sau:

a. Thiệt hại về sức khỏe, tính mạng:

- Nếu do lỗi hoàn toàn của bên thứ ba, nghĩa là người điều khiển xe gây ra tai nạn không có lỗi: theo quy định tại Bộ luật Dân sự năm 2015, có khả năng người điều khiển xe gây tai nạn sẽ không phải bồi thường, ngay cả khi nếu áp dụng nguyên tắc bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra. Tuy nhiên, doanh nghiệp bảo hiểm vẫn phải bồi thường bảo hiểm 50% mức bồi thường. Ngoài trường hợp này, với các trường hợp tai nạn giao thông khác có một phần lỗi của người điều khiển xe thì doanh nghiệp bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ.
- Nếu có nhiều xe cơ giới gây tai nạn: mức bồi thường bảo hiểm được xác định theo mức độ lỗi của người được bảo hiểm. Do đó, nếu nhiều xe cơ giới mua bảo hiểm của nhiều doanh nghiệp khác nhau cùng gây tai nạn, thì mỗi doanh nghiệp bảo hiểm chỉ bồi thường cho chủ xe cơ giới đã mua bảo hiểm của họ theo mức độ lỗi của chủ xe.

b. Thiệt hại về tài sản: mức bồi thường bảo hiểm được xác định theo mức độ lỗi của người được bảo hiểm

Như vậy, trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm và trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới cơ bản giống nhau là đều căn cứ vào mức độ lỗi của chủ xe cơ giới gây ra thiệt hại. Tức là chủ xe phải có lỗi gây ra tai nạn thì doanh nghiệp bảo hiểm mới có trách nhiệm bồi thường. Tuy nhiên, riêng đối với thiệt hại về sức khỏe, tính mạng thì cho

⁴³ Khoản 3 Điều 601 Bộ luật Dân sự năm 2015

dù chủ xe không có trách nhiệm bồi thường nếu lỗi hoàn toàn thuộc về người bị thiệt hại, nhưng doanh nghiệp bảo hiểm vẫn phải bồi thường 50% mức bồi thường bảo hiểm.

1.3.2.3. Các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm

Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm là một thuật ngữ trong lĩnh vực kinh doanh bảo hiểm. Theo khoản 1 Điều 16 Luật Kinh doanh bảo hiểm, “*điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm quy định trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm không phải bồi thường hoặc không phải trả tiền bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm*”. Do vậy, khi giải quyết yêu cầu bồi thường bảo hiểm, nếu xét thấy vụ tai nạn xe cơ giới thuộc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm thì doanh nghiệp bảo hiểm có quyền “*từ chối trả tiền bảo hiểm cho người thụ hưởng hoặc từ chối bồi thường cho người được bảo hiểm trong trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm*”⁴⁴.

Theo quy định trên, một vụ tai nạn xe cơ giới có thể làm phát sinh trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới đối với người bị thiệt hại. Tuy nhiên điều kiện để chủ xe được bồi thường bảo hiểm thì tai nạn đó phải không thuộc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm.

Theo tác giả Đỗ Phương Thảo - Đại học Thương mại Hà Nội, “*doanh nghiệp bảo hiểm lúc này có thể sẽ không đủ khả năng tài chính để chi trả các khoản tiền bảo hiểm và tiền bồi thường cho những tổn thất mà người mua bảo hiểm phải gánh chịu*” do thảm họa thiên nhiên, chiến tranh, khủng bố. Nếu rơi vào hoàn cảnh này, “*doanh nghiệp bảo hiểm có thể phải đối mặt với nguy cơ mất khả năng thanh toán và rơi vào tình trạng phá sản*”. Và ý nghĩa của các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm là ngăn ngừa tình huống này⁴⁵. Tuy nhiên, ngoài mục đích trên, đối với loại bảo hiểm bắt buộc này, các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm còn có nhiều nội dung nhằm hạn chế tình trạng vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ và trục lợi bảo hiểm.

Theo Luật Kinh doanh bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm phải có quy định rõ điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm. Tuy nhiên, đối với loại hình bảo hiểm bắt buộc

⁴⁴ Điểm d Khoản 1 Điều 17 Luật Kinh doanh bảo hiểm

⁴⁵ Đỗ Phương Thảo, 2018. Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm trong hợp đồng kinh doanh bảo hiểm.

<<https://tapchitoaan.vn/bai-viet/kinh-te/loai-tru-trach-nhiem-bao-hiem-trong-hop-dong-kinh-doanh-bao-hiem>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]

TNDS của CXCG, các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm đã được Nhà nước quy định cụ thể tại Nghị định số 03/2021/NĐ-CP, do vậy giấy chứng nhận bảo hiểm do doanh nghiệp bảo hiểm phát hành không bắt buộc phải có nội dung này. Tám trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm hiện hành bao gồm:

- “1. Hành động cố ý gây thiệt hại của chủ xe cơ giới, người lái xe hoặc người bị thiệt hại.*
- 2. Người lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy không thực hiện TNDS của chủ xe cơ giới. Trường hợp người lái xe gây tai nạn cố ý bỏ chạy nhưng đã thực hiện TNDS của chủ xe Cơ giới 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 hoặc sử dụng Giấy phép lái xe không hợp lệ... hoặc sử dụng Giấy phép lái xe không do cơ quan có thẩm quyền cấp, Giấy phép lái xe bị tẩy xóa hoặc sử dụng Giấy phép lái xe hết hạn sử dụng tại thời điểm xảy ra tai nạn hoặc sử dụng Giấy phép lái xe không phù hợp đối với xe cơ giới bắt buộc phải có Giấy phép lái xe. Trường hợp người lái xe bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe có thời hạn hoặc bị thu hồi Giấy phép lái xe thì được coi là không có Giấy phép lái xe.*
- 4. Thiệt hại gây ra hậu quả gián tiếp bao gồm: 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 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.*
- 6. Thiệt hại đối với tài sản bị mất cắp hoặc bị cướp trong tai nạn.*
- 7. Thiệt hại đối với tài sản đặc biệt bao gồm: vàng, bạc, đá quý, các loại giấy tờ có giá trị như tiền, đồ cổ, tranh ảnh quý hiếm, thi hài, hài cốt.*
- 8. Chiến tranh, khủng bố, động đất”⁴⁶.*

Vậy, mặc dù giấy chứng nhận bảo hiểm giao cho chủ xe cơ giới không ghi các nội dung trên, nhưng chủ xe muốn được doanh nghiệp bồi thường bảo hiểm thì cần nắm rõ quy định pháp luật này và tránh các trường hợp nêu trên.

1.3.3. Xác định mức bồi thường bảo hiểm

⁴⁶ Điều 13 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

Mức bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm được căn cứ vào trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới đối với bên thứ ba, trách nhiệm này có thể đã được chủ xe cơ giới thực hiện hoặc chưa thực hiện. Cụ thể, Nghị định số 03/2021/NĐ-CP đã quy định: *“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”*⁴⁷.

Tuy nhiên, quy định này chưa rõ số tiền bồi thường mà chủ xe cơ giới đã trả hoặc sẽ phải trả cho người bị thiệt hại được xác định như thế nào? Dựa trên sự thỏa thuận giữa họ hay dựa trên phán quyết của cơ quan nào khác. Bởi lẽ, nếu dựa trên sự thỏa thuận giữa chủ xe cơ giới và người bị thiệt hại thì khó tránh khỏi trường hợp giữa họ có sự bắt tay để trục lợi tiền bồi thường bảo hiểm bằng cách nâng khống số tiền thỏa thuận bồi thường vượt quá mức thiệt hại thực tế. Trong khi nếu chờ đợi phán quyết của tòa án để xác định số tiền mà chủ xe cơ giới sẽ phải trả cho người bị thiệt hại thì sẽ mất đi ý nghĩa nhân văn của bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG, và người bị thiệt hại sẽ không được bù đắp nhanh chóng thiệt hại của mình.

1.3.3.1. Bồi thường thiệt hại về người

Giới hạn mức bồi thường bảo hiểm tối đa đối với thiệt hại về sức khỏe, tính mạng được quy định rất cụ thể tại Thông tư số 04/2021/TT-BTC là 150 triệu đồng cho một người trong một vụ tai nạn.

Theo Nghị định số 03/2021/NĐ-CP, Mức bồi thường cụ thể *“được xác định theo từng loại thương tật, thiệt hại theo Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về sức khỏe, tính mạng theo quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này hoặc theo thỏa thuận (nếu có) giữa người được bảo hiểm và người bị thiệt hại hoặc người thừa kế của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại đã chết) hoặc đại diện của người bị thiệt hại (trong trường hợp người bị thiệt hại mất năng lực hành vi dân sự theo quyết định của Tòa án hoặc chưa đủ sáu tuổi), nhưng không vượt quá mức bồi thường quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này. Trường hợp có quyết định của*

⁴⁷ Khoản 1 Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

Tòa án thì căn cứ vào quyết định của Tòa án nhưng không vượt quá mức bồi thường quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này”⁴⁸.

Mặc dù là loại bảo hiểm bắt buộc mang tính chất công, với quy định cứng về mức trách nhiệm bồi thường. Nhưng, do sự bắt nguồn từ trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, nên quy định trên vẫn có sự đề cao việc bồi thường bảo hiểm trên cơ sở kết quả thỏa thuận giữa chủ xe cơ giới và người bị thiệt hại. Ngoài ra, mức bồi thường có thể căn cứ vào quyết định của tòa án. Pháp luật không quy định rõ quyết định của tòa án là đối với tranh chấp giữa các chủ thể nào, tuy nhiên có thể hiểu trong bối cảnh của quy định này là tranh chấp bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng giữa người mua bảo hiểm và người bị thiệt hại. Tuy nhiên dù căn cứ trên cơ sở nào, mức bồi thường vẫn trong giới hạn được căn cứ vào từng loại thương tật và bảng quy định trả tiền được quy định tại Phụ lục 1 của Nghị định số 03/2021/NĐ-CP. Xem xét Phụ lục 1 là bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về sức khỏe, tính mạng như sau:

- Trường hợp “chết, tổn thương não gây di chứng sống kiểu thực vật: được giải quyết bồi thường 100% mức trách nhiệm bảo hiểm”⁴⁹. Như vậy số tiền người mua bảo hiểm được bồi thường trong trường hợp này là 150 triệu đồng cho một người trong một vụ tai nạn.
- Trường hợp thương tật khác: “Số tiền bồi thường = Tỷ lệ tổn thương x Mức trách nhiệm bảo hiểm”⁵⁰. Trong đó, tỷ lệ tổn thương được quy định cho từng loại thương tật đã được liệt kê. Ví dụ: “Chạm sọ: 6 – 10%; Một dị vật trong não: 21 - 25%; Cụt một cẳng tay và một cẳng chân (bất kỳ đoạn nào kể từ tháo khớp cổ tay hoặc tháo khớp cổ chân trở lên): 83% ...”)

Với phương pháp xác định mức bồi thường như trên cho thấy, có sự khác biệt so với phương pháp xác định thiệt hại ngoài hợp đồng theo Bộ luật Dân sự năm 2015:

- a. Doanh nghiệp bảo hiểm chỉ bồi thường thiệt hại của chính các thương tật

Với Bộ luật Dân sự năm 2015, người gây ra thiệt hại về sức khỏe, tính mạng có thể phải bồi thường cho các thiệt hại được quy định tại Điều 590 và 591, bao gồm:

⁴⁸ Điểm a khoản 3 Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

⁴⁹ Phụ lục 1 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

⁵⁰ Phụ lục 1 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

- “Chi phí hợp lý cho việc cứu chữa, bồi dưỡng, phục hồi sức khỏe và chức năng bị mất, bị giảm sút của người bị thiệt hại;
- Thu nhập thực tế bị mất hoặc bị giảm sút của người bị thiệt hại; ...;
- Chi phí hợp lý và phần thu nhập thực tế bị mất của người chăm sóc người bị thiệt hại trong thời gian điều trị; nếu người bị thiệt hại mất khả năng lao động và cần phải có người thường xuyên chăm sóc thì thiệt hại bao gồm cả chi phí hợp lý cho việc chăm sóc người bị thiệt hại;
- Chi phí hợp lý cho việc mai táng;
- Tiền cấp dưỡng cho những người mà người bị thiệt hại có nghĩa vụ cấp dưỡng;
- Thiệt hại khác do luật quy định”;
- Tồn thất về tinh thần.

Mặc dù Điều 5 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP quy định phạm vi bồi thường thiệt hại bao gồm:

- “Thiệt hại ngoài hợp đồng về sức khỏe, tính mạng và tài sản đối với bên thứ ba do xe cơ giới gây ra.
- Thiệt hại về sức khỏe, tính mạng của hành khách do xe cơ giới gây ra”⁵¹.

Với quy định tại Điều 5 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP như trên, mặc dù doanh nghiệp bảo hiểm được giới hạn mức trách nhiệm bảo hiểm, nhưng vẫn phải bồi thường tất cả các thiệt hại đã được liệt kê nêu trên theo quy định tại Bộ luật Dân sự năm 2015. Tuy nhiên, Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP đã giới hạn lại phạm vi các loại thiệt hại được doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường theo hướng chỉ bồi thường cho thiệt hại của chính các thương tật trên cơ thể người bị thiệt hại, mà không bồi thường cho các thiệt hại khác kéo theo từ sự thiệt hại trên cơ thể người bị thiệt hại.

b. Mức bồi thường không căn cứ vào chi phí cứu chữa, chăm sóc thực tế

Như đã nêu, doanh nghiệp bảo hiểm chỉ bồi thường cho thiệt hại của chính thương tật trên cơ thể của người bị thiệt hại. Ngoài ra, phương pháp xác định thiệt hại theo pháp luật bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG cũng có khác biệt so với Bộ luật Dân sự năm 2015. Nếu Bộ luật Dân sự năm 2015 căn cứ vào “chi phí hợp lý cho việc cứu chữa, bồi

⁵¹ Điều 5 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

đường, phục hồi sức khỏe và chức năng bị mất, bị giảm sút của người bị thiệt hại”⁵² để tính toán số tiền mà người gây tai nạn phải bồi thường cho người bị thiệt hại, có thể xem đây là các thiệt hại thực tế mà người bị thiệt hại đã phải chi ra.

Trong khi đó, doanh nghiệp bảo hiểm căn cứ vào Phụ lục 1 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP để áp dụng vào từng thương tật cụ thể, từ đó tính toán được số tiền bồi thường bảo hiểm. Điều này còn được củng cố theo quy định tại Điều 15 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP về hồ sơ bồi thường bảo hiểm. Theo đó, bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm sẽ cung cấp các tài liệu bao gồm:

- *“Giấy chứng nhận thương tích.*
- *Hồ sơ bệnh án.*
- *Trích lục khai tử hoặc Giấy báo tử hoặc văn bản xác nhận của cơ quan công an hoặc kết quả giám định của Cơ quan giám định pháp y đối với trường hợp nạn nhân chết trên phương tiện giao thông, chết do tai nạn”.*

Hồ sơ nêu trên không có các chứng từ chi tiền thể hiện về chi phí điều trị, chăm sóc phục hồi sức khỏe, thay vào đó là tài liệu về chứng nhận thương tích, tình trạng sức khỏe của người bị thiệt hại.

Với sự khác biệt như vậy, số tiền bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm sẽ cao hơn hoặc thấp hơn so với thiệt hại thực tế của người bị thiệt hại.

1.3.3.2. Bồi thường thiệt hại về tài sản

Trong khi thiệt hại về sức khỏe, tính mạng được bồi thường dựa trên bảng tỷ lệ tổn thương cơ thể tại Phụ lục 1 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP, do đó có thể sẽ có độ vênh so với thiệt hại thực tế. Với thiệt hại về tài sản, mức bồi thường bảo hiểm vẫn dựa trên cơ sở thiệt hại thực tế tương tự như Bộ luật Dân sự năm 2015 như sau:

“Mức bồi thường cụ thể về thiệt hại đối với 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”⁵³.

⁵² Điểm a khoản 1 Điều 590 Bộ luật Dân sự năm 2015

⁵³ Điểm b khoản 3 Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

Tuy nhiên, việc bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là căn cứ hợp đồng bảo hiểm. Do đó, đối với thiệt hại về tài sản, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền giảm trừ số tiền bồi thường bảo hiểm nếu người được bảo hiểm vi phạm nghĩa vụ của mình khi xảy ra tai nạn giao thông. Cụ thể, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền trừ 5% số tiền bồi thường trong một số trường hợp nhất định như *“người được bảo hiểm không thông báo tai nạn cho doanh nghiệp bảo hiểm theo quy định tại khoản 2 Điều 16 Nghị định này hoặc sau khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phát hiện trong quá trình thực hiện hợp đồng bảo hiểm, bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm không thực hiện nghĩa vụ thông báo khi có sự thay đổi những yếu tố làm cơ sở để tính phí bảo hiểm, dẫn đến tăng các rủi ro được bảo hiểm”*⁵⁴.

Ngoài ra, đối với bồi thường về tài sản, cũng có sự khác biệt về các loại thiệt hại được bồi thường giữa Bộ luật Dân sự năm 2015 và pháp luật kinh doanh bảo hiểm. Theo Bộ luật Dân sự năm 2015, các loại thiệt hại phải bồi thường ngoài hợp đồng được quy định tại Điều 589 bao gồm:

- *“Tài sản bị mất, bị hủy hoại hoặc bị hư hỏng;*
- *Lợi ích gắn liền với việc sử dụng, khai thác tài sản bị mất, bị giảm sút;*
- *Chi phí hợp lý để ngăn chặn, hạn chế và khắc phục thiệt hại;*
- *Thiệt hại khác do luật quy định”*⁵⁵.

Mặc dù Điều 5 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP quy định phạm vi bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là thiệt hại ngoài hợp đồng, tức là bồi thường toàn bộ các loại thiệt hại về tài sản nêu trên. Tuy nhiên, một trong các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo Điều 13 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP là *“Thiệt hại gây ra hậu quả gián tiếp bao gồm: giảm giá trị thương mại, thiệt hại gắn liền với việc sử dụng và khai thác tài sản bị thiệt hại”*⁵⁶. Do đó, trong các loại thiệt hại theo Điều 589 Bộ luật Dân sự năm 2015 được liệt kê nêu trên, chỉ thiệt hại về tài sản bị mất, bị hủy hoại hoặc bị hư hỏng và chi phí hợp lý để ngăn chặn, hạn chế và khắc phục thiệt hại là có thể được bồi thường bảo hiểm.

⁵⁴ Khoản 2 Điều 19 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

⁵⁵ Điều 589 Bộ luật Dân sự năm 2015

⁵⁶ Khoản 4 Điều 13 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

Như vậy, mức bồi thường bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm là dựa trên cơ sở thiệt hại thực tế, tuy nhiên sẽ không bao gồm một số thiệt hại gián tiếp kéo theo từ việc hư hỏng tài sản như thu nhập bị mất từ việc khai thác, sử dụng tài sản. Đây là các rủi ro không được bảo hiểm, bởi lẽ biểu phí bảo hiểm theo quy định tại Thông tư số 04/2021/TT-BTC được xây dựng cho từng loại xe cơ giới mà không quan tâm đến việc khai thác kinh doanh của người mua bảo hiểm.

1.3.4. Trình tự thủ tục giải quyết yêu cầu bồi thường bảo hiểm

1.3.4.1. Thời hạn yêu cầu bồi thường bảo hiểm

Để được doanh nghiệp bảo hiểm xem xét bồi thường, chủ xe cơ giới cần phải đưa ra yêu cầu trong thời hạn “1 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”⁵⁷. Với quy định này, có thể hiểu rằng nếu hết thời hạn nêu trên mà chủ xe cơ giới mới đưa ra yêu cầu bồi thường mà không có nguyên nhân khách quan hoặc bất khả kháng thì doanh nghiệp bảo hiểm có quyền không xem xét bồi thường.

1.3.4.2. Thông báo tai nạn

Như các loại bảo hiểm khác, để bắt đầu quá trình yêu cầu bồi thường bảo hiểm, chủ xe cơ giới phải có thông báo đến doanh nghiệp bảo hiểm để đưa ra yêu cầu của mình. Thời hạn thông báo là “5 ngày làm việc kể từ ngày xảy ra tai nạn trừ trường hợp bất khả kháng”, bằng một trong hai hình thức: bằng văn bản hoặc điện tử⁵⁸.

Như vậy, kết hợp với quy định về thời hạn yêu cầu bồi thường bảo hiểm là 1 năm, người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm có thể chậm trễ trong việc thông báo tai nạn. Khi đó doanh nghiệp bảo hiểm có quyền giảm trừ tối đa 5% số tiền bồi thường bảo hiểm cho thiệt hại tài sản theo quy định tại khoản 2 Điều 19 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP.

1.3.4.3. Tạm ứng bồi thường

Như đã trình bày tại phần đặc điểm của trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm, “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

⁵⁷ Khoản 1 Điều 16 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

⁵⁸ Khoản 2 Điều 16 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

*thường đối với thiệt hại về sức khỏe, tính mạng”*⁵⁹. Đây là quy định mới mang ý nghĩa nhân văn, giải quyết nhanh chóng bù đắp thiệt hại cho người bị thiệt hại, ngay cả khi doanh nghiệp bảo hiểm chưa xác định được vụ tai nạn có được chấp nhận bồi thường hay không.

1.3.4.4. Thu thập hồ sơ giải quyết bồi thường

Hồ sơ bồi thường bảo hiểm được quy định tại Điều 15 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP, theo đó *“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 bảo hiểm và chịu trách nhiệm ... về tính chính xác, đầy đủ, hợp lệ của hồ sơ ...”*. Quy định này cho thấy, doanh nghiệp bảo hiểm phải chủ động trong việc thu thập hồ sơ. Ngoài ra, việc quy định doanh nghiệp bảo hiểm phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, đầy đủ, hợp lệ của hồ sơ cho thấy quan điểm của Nhà nước là việc bồi thường bảo hiểm là nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm, nếu họ muốn từ chối bồi thường hoặc giảm trừ số tiền bồi thường thì họ phải có tài liệu chứng minh cho việc từ chối hoặc giảm trừ là đúng quy định pháp luật.

Để thực hiện trách nhiệm của mình, khoản 4 Điều 20 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP quy định khi nhận được thông báo về tai nạn, trong vòng 1 giờ doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện:

- Hướng dẫn các bên liên quan *“các biện pháp đảm bảo an toàn, đề phòng hạn chế thiệt hại về người và tài sản, hướng dẫn hồ sơ, thủ tục yêu cầu bồi thường bảo hiểm”*;
- Phối hợp với các bên liên quan *“trong vòng 24 giờ tổ chức thực hiện việc giám định tổn thất xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất làm căn cứ giải quyết bồi thường bảo hiểm”*.

Ngoài ra, pháp luật cũng quy định rõ các loại tài liệu mà mỗi bên có trách nhiệm thu thập bao gồm:

- a. Doanh nghiệp bảo hiểm:

⁵⁹ Khoản 2 Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

- “*Thông báo kết quả điều tra, xác minh, giải quyết vụ tai nạn giao thông hoặc Thông báo kết luận điều tra giải quyết vụ tai nạn giao thông*” của cơ quan Công an trong các vụ tai nạn gây tử vong đối với bên thứ ba và hành khách ⁶⁰.

b. Bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm:

- “*Tài liệu liên quan đến xe, người lái xe...*”;
- “*Tài liệu chứng minh thiệt hại về sức khỏe, tính mạng...*”;
- “*Tài liệu chứng minh thiệt hại đối với tài sản...*” ⁶¹.

Các loại tài liệu trên cho thấy, bên mua bảo hiểm cần cung cấp các giấy tờ thể hiện việc có mua bảo hiểm, có thiệt hại về sức khỏe, tính mạng và tài sản. Đây là một trong các căn cứ làm phát sinh trách nhiệm bồi thường ngoài hợp đồng của chủ xe cơ giới.

Trong khi đó, doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm thu thập hồ sơ từ cơ quan công an khi có thiệt hại về tính mạng, quy định này cho thấy không phải vụ tai nạn nào cũng cần phải có các tài liệu xác minh, điều tra của cơ quan công an. Đây là quy định hợp lý, bởi lẽ có những vụ tai nạn với thiệt hại nhỏ và giữa người gây tai nạn và người bị thiệt hại có thể tự thỏa thuận được về việc giải quyết mâu thuẫn. Tuy nhiên, quy định này cũng có thể dẫn đến việc trục lợi bảo hiểm khi chủ xe cơ giới và người bị thiệt hại có các thỏa thuận trái pháp luật như ngụy tạo vụ tai nạn không có thật, hoặc mua bảo hiểm sau khi đã xảy ra tai nạn.

Ngoài ra, trong quá trình giải quyết yêu cầu bồi thường, doanh nghiệp bảo hiểm và người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm phải lập biên bản giám định xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất trên cơ sở sự thống nhất giữa các bên để làm căn cứ giải quyết. Việc không thống nhất được các nội dung này có thể dẫn đến việc doanh nghiệp bảo hiểm từ chối bồi thường hoặc bên mua bảo hiểm không chấp nhận mức bồi thường bảo hiểm.

1.3.4.5. Thanh toán bồi thường

Khi đã nhận được đầy đủ hồ sơ yêu cầu bồi thường bảo hiểm hợp lệ thì tiến độ thanh toán như sau:

- “*Thời hạn thanh toán bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là 15 ngày*”
- “*Không quá 30 ngày ... trong trường hợp phải tiến hành xác minh hồ sơ*” ⁶².

⁶⁰ Khoản 4 Điều 15 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

⁶¹ Khoản 1, 2, 3 Điều 15 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

Số tiền bồi thường bảo hiểm sẽ được thanh toán cho người được bảo hiểm. Trường hợp “*người được bảo hiểm chết, mất năng lực hành vi dân sự theo quyết định của Tòa án, doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường trực tiếp cho người bị thiệt hại hoặc người thừa kế của người bị thiệt hại... hoặc đại diện của người bị thiệt hại...*”⁶³.

1.3.4.6. Từ chối bồi thường

Nếu doanh nghiệp bảo hiểm từ chối bồi thường thì “*phải thông báo bằng văn bản cho bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm biết lý do ... trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được đầy đủ hồ sơ yêu cầu bồi thường bảo hiểm hợp lệ*”⁶⁴.

1.3.4.7. Khởi kiện

Trường hợp không đồng ý với mức bồi thường bảo hiểm hoặc không đồng ý với quyết định từ chối bồi thường, bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm có quyền khởi kiện tranh chấp hợp đồng bảo hiểm, với “*thời hiệu khởi kiện về hợp đồng bảo hiểm là ba năm, kể từ thời điểm phát sinh tranh chấp*”⁶⁵.

⁶² Khoản 3 Điều 16 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

⁶³ Khoản 1 Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

⁶⁴ Khoản 4 Điều 16 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

⁶⁵ Điều 30 Luật Kinh doanh bảo hiểm

CHƯƠNG 2: THỰC TIỄN XÁC ĐỊNH TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG CỦA DOANH NGHIỆP BẢO HIỂM TẠI VIỆT NAM

2.1. XÁC ĐỊNH ĐIỀU KIỆN PHÁT SINH TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG BẢO HIỂM

2.1.1. Yếu tố “tham gia giao thông” trong bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới

Như đã phân tích tại Chương 1 về điều kiện phát sinh trách nhiệm bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm, trong đó yếu tố đầu tiên và cũng là mục đích của loại bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG là khắc phục thiệt hại nhanh chóng cho người bị thiệt hại do tai nạn giao thông. Và chỉ áp dụng các quy định pháp luật của loại hình bảo hiểm này để xem xét bồi thường bảo hiểm khi nào vụ việc là tai nạn giao thông. Điều này có khó khăn nhất định cho doanh nghiệp bảo hiểm khi xác minh vụ việc. Bởi lẽ doanh nghiệp kinh doanh bảo hiểm là một tổ chức dân sự, bị hạn chế về thẩm quyền khi thực hiện xác minh, điều tra vụ tai nạn. Khi xem xét bồi thường, họ thường căn cứ vào kết quả xác minh, điều tra của cơ quan chức năng là cảnh sát giao thông. Tuy nhiên, không phải vụ việc nào cũng có sự xác minh của cơ quan chức năng, do khi xảy ra tai nạn, những người liên quan có thể không yêu cầu cơ quan công an giải quyết hoặc có trường hợp cơ quan công an từ chối giải quyết do vụ tai nạn không xảy ra trên đường giao thông. Hơn nữa, theo Khoản 4 Điều 15 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP, chỉ khi có thiệt hại về tính mạng thì hồ sơ bảo hiểm mới cần phải có các tài liệu về việc giải quyết vụ tai nạn giao thông của cảnh sát giao thông. Đối với các vụ việc khác, doanh nghiệp kinh doanh bảo hiểm vẫn có thể có được hồ sơ từ phía cơ quan chức năng, nhưng như đã nói, không phải vụ tai nạn nào cũng có hồ sơ này.

Tuy nhiên, thực tiễn xem xét bồi thường bảo hiểm thì yếu tố tham gia giao thông chưa được lưu tâm và đánh giá đầy đủ. Việc không xác định rõ điều kiện phát sinh trách nhiệm bồi thường là phải có yếu tố tham gia giao thông dẫn đến lẫn lộn giữa bồi thường bảo hiểm và bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, trong khi đó hai vấn đề này là không đồng nhất, có sự phân biệt rõ ràng. Trường hợp của công ty bảo hiểm A sau đây là một ví dụ điển hình khi tòa án không xem xét đến yếu tố tham gia giao thông. Cụ thể:

Bản án sơ thẩm số 13/2018/KDTM-ST, tranh chấp giữa Hợp tác xã dịch vụ vận tải Th và Công ty bảo hiểm A:

Tại bản án sơ thẩm số 13/2018/KDTM-ST thể hiện: Năm 2017, Hợp tác xã dịch vụ vận tải Th (HTX Th) mua bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG cho xe ô tô mang biển kiểm soát 61C-x từ Công ty bảo hiểm A. Tại thời điểm này, mức bồi thường TNDS về tài sản là 100.000.000 đồng/1 vụ tai nạn.

Tháng 10/2017, HTX Th đã điều chiếc xe mang biển số kiểm soát 61C-x do anh S điều khiển, vận chuyển hàng cho Công ty H từ Quảng Bình về Cần Thơ để giao cho Công ty Đ. Anh S đã điều khiển xe về đến nhà kho của Công ty Đ để giao hàng theo hợp đồng vận chuyển, khi anh S lùi xe vào nhà kho để xuống hàng hóa, do bất cẩn để phần đuôi xe đụng vào giá đỡ kính cường lực trong nhà kho, do cú va chạm mạnh làm cho kính cường lực trên giá đỡ và kính thường trong kiện hàng bị vỡ toàn bộ. Sau khi xảy ra tai nạn, tài xế thông báo vụ tai nạn cho Công ty bảo hiểm A và được hướng dẫn trình báo cảnh sát giao thông và giữ nguyên hiện trường.

Tài xế đã trình báo vụ tai nạn và yêu cầu Cảnh sát giao thông quận Bình Thủy, thành phố Cần Thơ lập biên bản hiện trường. Nhưng Cảnh sát giao thông quận Bình Thủy từ chối lập biên bản vụ tai nạn với lý do sự kiện tai nạn diễn ra trong nhà kho của công ty tư nhân, không nằm trên tuyến trục lộ giao thông nên không thuộc thẩm quyền giải quyết của Cảnh sát giao thông.

Theo kết quả giám định, thiệt hại tài sản trong vụ tai nạn là 124.757.185 đồng.

Tháng 11/2017, HTX Th và anh S đã bồi thường thiệt hại cho Công ty Đ. Đồng thời HTX Th làm thủ tục đề nghị Công ty bảo hiểm A bồi thường bảo hiểm theo giấy chứng nhận bảo hiểm đã cấp với mức bồi thường cho thiệt hại tài sản của Công ty Đ là 100.000.000 đồng.

Tháng 01/2018, Công ty bảo hiểm A quyết định và có văn bản không đồng ý thanh toán tiền bồi thường bảo hiểm cho HTX Th với lý do trách nhiệm bồi thường thiệt hại tài sản phát sinh từ hợp đồng dịch vụ vận chuyển của HTX Th đối với chủ hàng, không phải trách nhiệm của HTX Th đối với thiệt hại bên thứ ba, vì vậy trường hợp này nằm ngoài phạm vi bồi thường bảo hiểm.

Dẫn đến, HTX Th đã khởi kiện yêu cầu Công ty bảo hiểm A thanh toán số tiền bồi thường bảo hiểm số tiền là 100.000.000 đồng.

Tòa án đã nhận định “*việc lái xe điều khiển xe 61C-x thiếu quan sát đã là hành vi trái pháp luật khi điều khiển xe cơ giới là nguồn nguy hiểm cao độ theo quy định tại Điều 601 Bộ luật Dân sự... nếu lái xe điều khiển quan sát cẩn thận thì sẽ không xảy ra việc đụng xe vào hàng hóa trong kho... Do hành vi thiếu quan sát khi điều khiển phương tiện xe cơ giới của lái xe đã gây ra thiệt hại tài sản của chủ sở hữu... Trường hợp này người gây thiệt hại là lái xe đã có lỗi vô ý...cho nên với mức bồi thường chỉ xác định ở mức 70% thiệt hại thực tế xảy ra. Cụ thể: thiệt hại 124.757.185 đồng x 70% = 87.330.029 đồng”.*

Trong vụ việc trên, các bên đã thống nhất vụ tai nạn xảy ra trong nhà kho là khu vực tư nhân, không phải trên đường giao thông và cơ quan cảnh sát giao thông cũng đã từ chối giải quyết vụ việc. Công ty bảo hiểm A nhận định rằng tai nạn không thuộc phạm vi bảo hiểm. Tòa án không đưa ra nhận định nào về tình tiết không tham gia giao thông, mà chỉ phân tích về các yếu tố dẫn đến phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng của chủ sở hữu nguồn nguy hiểm cao độ từ đó buộc Công ty bảo hiểm A phải bồi thường bảo hiểm.

Tòa án nhận định đây là trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng của người gây tai nạn đối với chủ sở hữu kính xây dựng là phù hợp. Tuy nhiên, bản án chưa cho thấy có sự phân biệt giữa trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng và trách nhiệm bồi thường bảo hiểm. Mặc dù xe cơ giới là nguồn nguy hiểm cao độ và người điều khiển xe cơ giới phải tuân thủ các quy tắc vận hành bình thường, nhưng, nếu mọi thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra đều dẫn đến bồi thường bảo hiểm thì sẽ không còn ý nghĩa của bảo hiểm TNDS của CXCG, thay vào đó là bảo hiểm TNDS của chủ sở hữu nguồn nguy hiểm cao độ, và theo đó các quy định về việc điều khiển xe cơ giới như giấy phép lái xe, độ tuổi được phép lái xe, phải luôn mang theo giấy chứng nhận bảo hiểm còn hiệu lực khi tham gia giao thông, tuân thủ các quy định về đảm bảo an toàn giao thông đường bộ là không cần thiết phải quy định trong Nghị định số 03/2021/NĐ-CP cũng như các văn bản pháp luật khác về loại bảo hiểm này.

Về mặt pháp lý, việc điều khiển xe cơ giới trong khu vực nội bộ, cụ thể hơn là trong nhà kho tư nhân là không chịu sự điều chỉnh của Luật Giao thông đường bộ, và thực

tế vụ án là cơ quan công an đã từ chối giải quyết vụ việc theo hướng một vụ tai nạn giao thông. Trong các khu vực này, người ta thường không lắp đặt các biển báo giao thông. Trong quá trình lên hàng và xuống hàng, người ta cũng không tuân theo các quy định về an toàn giao thông đường bộ. Cả người điều khiển xe lẫn những người khác không trên xe đều không tuân theo các quy định này.

Trong khi đó, một trong các nghĩa vụ của người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm là phải “*tuân thủ các quy định về đảm bảo an toàn giao thông đường bộ*”⁶⁶. Do vậy, việc áp dụng pháp luật về bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG để yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm trong trường hợp này là chưa đúng về đối tượng áp dụng.

Ngoài ra, vụ án tranh chấp bảo hiểm đã nêu trên đã được Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại TP.HCM có Thông báo về việc không kháng nghị giám đốc thẩm với nhận định: “*đối chiếu với quy định tại Điều 12 Thông tư 22/2016/TT-BTC về loại trừ bảo hiểm thì thiệt hại xảy ra tại kho của Công ty Đ không thuộc những trường hợp phải loại trừ bảo hiểm*”.

Như vậy, cơ quan tố tụng cho rằng việc tai nạn xảy ra tại khu vực tư nhân, hay nói cách khác việc tai nạn xảy ra khi không tham gia giao thông không phải là một điểm loại trừ trách nhiệm bảo hiểm. Như đã nêu tại phần điều kiện phát sinh trách nhiệm bảo hiểm, một tai nạn phải xảy ra khi xe cơ giới tham gia giao thông mới đáp ứng điều kiện phát sinh trách nhiệm bảo hiểm, đây là điều kiện đầu tiên cần thỏa mãn trước khi xem xét tiếp các nội dung khác hay nói cách khác là chỉ tai nạn giao thông mới là đối tượng áp dụng của các quy định pháp luật về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. Vì vậy, khi không thỏa mãn điều kiện này thì không cần xem xét đến các trường hợp loại trừ bảo hiểm. Đây là sự nhầm lẫn giữa các trường hợp loại trừ bảo hiểm và đối tượng áp dụng như đã nêu.

2.1.2. Các trường hợp loại trừ bảo hiểm

Tại phần 2.1.1 các cơ quan tố tụng đã áp dụng điều khoản về loại trừ bảo hiểm mặc dù việc áp dụng này là chưa đúng do ngay từ ban đầu đã áp dụng pháp luật về bảo hiểm cho tình huống tai nạn khi xe cơ giới không tham gia giao thông.

⁶⁶ Khoản 4 Điều 18 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

Các trường hợp loại trừ bảo hiểm được quy định rất cụ thể và rõ ràng gồm 8 trường hợp tại Điều 13 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP. Đây là các trường hợp mà doanh nghiệp bảo hiểm có quyền từ chối trả tiền bảo hiểm cho người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm trong vụ tai nạn giao thông. Có ý kiến cho rằng nội dung về loại trừ bảo hiểm là *“một trong những yếu tố khiến cho mọi người cảm thấy nghi ngờ và không tin tưởng vào bảo hiểm nhất là khi một đơn bảo hiểm có áp dụng loại trừ bảo hiểm dẫn đến việc khiếu nại bồi thường không được đáp ứng/bị từ chối”*⁶⁷. Nhận định này là có cơ sở. Trên thực tế có trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm vận dụng không đúng trường hợp loại trừ bảo hiểm để từ chối bồi thường bảo hiểm. Trường hợp sau đây là một ví dụ:

Bản án phúc thẩm số 13/2019/KDTM-PT, tranh chấp giữa Công ty V mua và Công ty bảo hiểm A:

Tại Bản án phúc thẩm số 13/2019/KDTM-PT thể hiện: Năm 2017, Công ty V mua bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG cho xe ô tô mang biển kiểm soát 37c-x từ Công ty bảo hiểm A, mức bồi thường về người là 100 triệu đồng/người/vụ và về tài sản là 100 triệu/vụ. Thời hạn bảo hiểm từ ngày 10/3/2017 đến 10/3/2018

Ngày 18/6/2017, lái xe là anh Ph điều khiển xe ô tô lưu thông lán sang phần đường bên trái va chạm với xe mô tô mang biển kiểm soát 37L8-x do anh Th điều khiển chạy theo chiều ngược lại, chở anh E. Hậu quả anh Th tử vong, anh E bị thương, xe ô tô và xe mô tô hư hỏng.

Công ty V đã thông báo tai nạn và yêu cầu Công ty bảo hiểm A giải quyết quyền lợi bảo hiểm nhưng Công ty bảo hiểm A từ chối bồi thường với lý do: Tại thời điểm tai nạn, lái xe Ph không cung cấp được Giấy phép lái xe do ngày 14/4/2017 anh Ph bị xử phạt vi phạm hành chính tước quyền sử dụng giấy phép lái xe 02 tháng kể từ ngày 14/4/2017 đến ngày 13/6/2017. Tại thời điểm gây tai nạn ngày 18/6/2017, lái xe Ph chưa nộp tiền phạt nên chưa lấy giấy phép lái xe ra nên thuộc trường hợp loại trừ bảo hiểm quy định tại khoản 3 Điều 12 Thông tư 22/2016/TT-BTC ngày 16/02/2016 của Bộ Tài chính quy định

⁶⁷ Lê Thị Hương Giang, Phạm Thị Thúy Hằng, 2019. Hoàn thiện các quy định pháp luật về loại trừ trách nhiệm bảo hiểm trong bảo hiểm phi nhân thọ. Báo cáo tại hội thảo “Pháp luật kinh doanh bảo hiểm và giải quyết tranh chấp trong lĩnh vực bảo hiểm phi nhân thọ”. Toà án nhân dân tối cao. Nhà Trang. Tháng 8/2019.

"Lái xe không có Giấy phép lái xe hoặc Giấy phép lái xe không phù hợp với loại xe cơ giới bắt buộc phải có giấy phép lái xe. Trường hợp lái xe bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe có thời hạn hoặc không thời hạn thì coi là không có giấy phép lái xe".

Tòa án đã tuyên buộc Công ty bảo hiểm A phải bồi thường trách nhiệm dân sự cho Công ty V số tiền 100.000.000đ (đối với người chết ông Th) và 100.000.000đ (bồi thường thiệt hại về sức khỏe cho ông E).

Như vậy tòa án đã không chấp nhận việc áp dụng trường hợp loại trừ bảo hiểm của Công ty bảo hiểm A là *"Lái xe không có Giấy phép lái xe hoặc Giấy phép lái xe không phù hợp với loại xe cơ giới bắt buộc phải có giấy phép lái xe. Trường hợp lái xe bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe có thời hạn hoặc không thời hạn thì coi là không có giấy phép lái xe"* tại khoản 3 Điều 12 Thông tư số 22/2016/TT – BTC. Tòa án đã nhận định tại thời điểm gây tai nạn lái xe Ph đã hết thời hạn bị tước Giấy phép lái xe nên Ph có quyền được lái xe và không thuộc trường hợp không có Giấy phép lái xe. Căn cứ khoản 6 Điều 125 Luật Xử lý vi phạm hành chính chỉ quy định nếu chưa nộp phạt thì có quyền tạm giữ một trong các loại giấy tờ liên quan đến tang vật, chứ không phải là không được phép lái xe, việc không có Giấy phép lái xe mang theo người là lỗi vi phạm hành chính với hành vi không mang giấy phép lái xe nên Công an huyện T đã xử phạt hành chính về hành vi không mang giấy phép lái xe đối với Ph. Căn cứ Kết luận Điều tra của Công an huyện T đã kết luận Bị can Lô Văn Ph đã có giấy phép lái xe hợp lệ...

Mặc dù Thông tư số 22/2016/TT-BTC đã hết hiệu lực kể từ ngày 01/3/2021, tuy nhiên trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm trên vẫn tiếp tục được Nghị định số 03/2021/NĐ-CP ghi nhận và phát triển hơn tại khoản 3 Điều 13 như sau:

"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 hoặc sử dụng Giấy phép lái xe không hợp lệ... hoặc sử dụng Giấy phép lái xe không do cơ quan có thẩm quyền cấp, Giấy phép lái xe bị tẩy xóa hoặc sử dụng Giấy phép lái xe hết hạn sử dụng tại thời điểm xảy ra tai nạn hoặc sử dụng Giấy phép lái xe không phù hợp đối với xe cơ giới bắt buộc phải có Giấy phép lái xe. Trường hợp người lái xe bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe có thời hạn hoặc bị thu hồi Giấy phép lái xe thì được coi là không có Giấy phép lái xe".

Xem xét các quy định pháp luật hiện hành về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt tại Nghị định số 100/2019/NĐ-CP và trước đây là Nghị định số 46/2016/NĐ-CP, dễ dàng nhận thấy pháp luật phân biệt rõ hai hành vi là “không có giấy phép lái xe” và “không mang giấy phép lái xe”. Hai hành vi này có mức độ nghiêm trọng khác nhau nên có mức xử phạt hành chính khác nhau. Trong trường hợp vụ án này, người lái xe đã hết thời hạn bị tước giấy phép lái xe, nhưng chưa nộp phạt tiền để nhận lại giấy phép lái xe và mang theo khi tham gia giao thông. Doanh nghiệp bảo hiểm đã đồng nhất việc không có giấy phép lái xe theo nghĩa là chưa được cấp giấy phép lái xe hoặc bị tước giấy phép lái xe với việc không mang giấy phép lái xe nên không thể xuất trình khi gây ra tai nạn. Từ đó, Công ty bảo hiểm A đã không bồi thường bảo hiểm là áp dụng không đúng quy định pháp luật về loại trừ bảo hiểm.

Các trường hợp loại trừ bảo hiểm được pháp luật quy định khá cụ thể. Nhưng thực tế có nhiều trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm áp dụng sai dẫn đến tranh chấp bảo hiểm. Vụ án nêu trên là một trường hợp như vậy. Ngoài ra, vẫn có trường hợp hiểu chưa đúng quy định dẫn đến áp dụng sai pháp luật, ví dụ:

- Người lái xe có lỗi cố ý vi phạm quy định về an toàn giao thông gây tai nạn nhưng doanh nghiệp bảo hiểm lại cho rằng đó là hành động cố ý gây thiệt hại của chủ xe cơ giới;
- Hoặc theo quy định thì khi có thiệt hại về sức khỏe, doanh nghiệp bảo hiểm sẽ bồi thường thiệt hại cho chính các thương tật trên cơ thể người bị thiệt hại mà không bồi thường các thiệt hại khác như thu nhập bị mất, tiền công người chăm sóc, nhưng cơ quan tố tụng lại cho rằng các thiệt hại này không thuộc các trường hợp loại trừ bảo hiểm nên doanh nghiệp bảo hiểm phải có trách nhiệm bồi thường.

2.2. XÁC ĐỊNH MỨC BỒI THƯỜNG BẢO HIỂM

2.2.1. Các thiệt hại được bồi thường bảo hiểm

Khi xảy ra tai nạn giao thông, có hai loại thiệt hại được bồi thường bảo hiểm là thiệt hại về tính mạng, sức khỏe hay có thể gọi chung là thiệt hại về người và thiệt hại về tài sản. Pháp luật quy định khá rõ các loại thiệt hại được bồi thường bảo hiểm. Tuy nhiên, thực tế vẫn chưa có sự thống nhất áp dụng và còn có sự nhầm lẫn giữa trách nhiệm bồi thường bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm và trách nhiệm dân sự của người gây ra tai nạn. Đặc biệt là với thiệt hại về người.

2.2.1.1. Thiệt hại về người

a. Bản án phúc thẩm số 13/2019/KDTM-PT, tranh chấp giữa Công ty V mua và Công ty bảo hiểm A:

Tiếp tục về trường hợp vụ tranh chấp hợp đồng bảo hiểm giữa Công ty V và Công ty bảo hiểm A tại phần 2.1.2 nêu trên: Hậu quả vụ tai nạn là anh Th tử vong, anh E bị thương. Tòa án đã buộc Công ty bảo hiểm A phải bồi thường số tiền 100.000.000 đồng đối với tính mạng của anh Th và 100.000.000 đồng đối với sức khỏe của anh E. Tuy nhiên, đối với thiệt hại sức khỏe của anh E, tòa án đã liệt kê các khoản chi phí và nhận định như sau:

- Tiền mất thu nhập nằm viện: 300.000 đồng x 52 ngày = 15.600.000 đồng
- Tiền công người chăm sóc: 200.000 đồng x 52 ngày = 10.400.000 đồng
- Tiền viện phí: 47.120.149 đồng
- Tiền thuốc mua thêm sau khi ra viện: 6.800.000 đồng
- Tiền thuê xe cứu thương và tiền thuê xe đi về: 7.000.000 đồng
- Tiền mất thu nhập sau khi ra viện chờ phục hồi sức khỏe: 300.000 đồng x 30 ngày = 9.000.000 đồng
- Tiền bồi dưỡng sức khỏe một lần khoảng 25.000.000 đồng

Tổng: 120.920.000 đồng là số tiền chi phí hợp lý bồi thường cho anh E trong quá trình điều trị và phục hồi sức khỏe căn cứ theo Điều 590 Bộ luật Dân sự năm 2015. Công ty V đã bồi thường cho gia đình anh E 120.000.000 đồng. Tuy nhiên Công ty V chỉ yêu cầu Công ty bảo hiểm A bồi thường 100.000.000 đồng là phù hợp với hợp đồng bảo hiểm.

Như vậy, trong vụ án này, với thiệt hại về sức khỏe, mặc dù tòa án áp dụng mức trách nhiệm bảo hiểm, nhưng lại chưa phân biệt giữa trách nhiệm bồi thường bảo hiểm và trách nhiệm bồi thường dân sự của người gây ra thiệt hại. Do đó tòa án đã đem toàn bộ các loại thiệt hại theo quy định tại Điều 590 Bộ luật Dân sự năm 2015 để buộc công ty bảo hiểm phải bồi thường, sau đó chỉ giới hạn lại tổng số tiền bồi thường là 100.000.000 đồng, mà không áp dụng Phụ lục Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về sức khỏe, tính mạng cho từng loại thương tật.

Phán quyết của vụ án này cho thấy, tòa án đang nhầm lẫn giữa trách nhiệm dân sự bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng của người gây tai nạn và trách nhiệm bồi thường bảo

hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm. Như đã phân tích ở phần 1.3.3.1, có sự khác biệt giữa trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng của chủ xe cơ giới và doanh nghiệp bảo hiểm. Giấy chứng nhận bảo hiểm và Nghị định số 03/2021/NĐ-CP như lưới lọc các loại thiệt hại được bồi thường bảo hiểm. doanh nghiệp bảo hiểm chỉ có trách nhiệm bồi thường cho thiệt hại của chính thương tật trên cơ thể của người bị thiệt hại. Ngoài ra, số tiền bồi thường bảo hiểm cũng không căn cứ vào chi phí điều trị, phục hồi sức khỏe thực tế mà được tính toán trên cơ sở tỷ lệ % trong Phụ lục 1 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP. Do vậy, dường như tòa án đã đồng nhất hai loại trách nhiệm bồi thường vốn hoàn toàn khác nhau về quan hệ pháp luật và chủ thể có nghĩa vụ bồi thường. Mà trong trường hợp cụ thể này, kết quả theo bản án thì doanh nghiệp bảo hiểm phải chi trả tiền bồi thường bảo hiểm lớn hơn so với quy định tại Nghị định số 03/2021/NĐ-CP.

b. Bản án số 135/2018/DS-ST, tranh chấp giữa Ông T và Tổng công ty bảo hiểm P:

Tại Bản án số 135/2018/DS-ST thể hiện Ông T có mua bảo hiểm bắt buộc TNDS tại Tổng công ty bảo hiểm P cho xe ô tô biển kiểm soát 70C-x, hiệu lực bảo hiểm từ ngày 12/12/2016 đến ngày 12/12/2017.

Ngày 16/3/2017, ông T điều khiển xe ô tô tham gia giao thông thì xảy ra va chạm với xe mô tô do ông L điều khiển, phía sau chở theo bà B. Hậu quả, ông L và bà B bị thương. Chi phí điều trị thương tích cho ông L và bà B hết tổng cộng 40.000.000 đồng.

Tại phiên tòa sơ thẩm, ông T căn cứ quy định tại khoản 1 Điều 13 của Thông tư số 22/2016/TT-BTC: *“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”*. Do ông T đã bồi thường cho ông L, bà B số tiền 40.000.000 đồng nên yêu cầu Tổng công ty bảo hiểm P chi trả số tiền 40.000.000 đồng.

Tổng công ty Bảo hiểm P chỉ chấp nhận số tiền bồi thường 24.000.000 đồng, cụ thể: thương tích của bà B là 21.000.000 đồng, thương tích của ông L là 3.000.000 đồng.

Tòa án đã nhận định: Quá trình giải quyết vụ án, ông L và bà B không đồng ý thực hiện giám định để xác định tỷ lệ thương tật, việc giám định tỷ lệ thương tật trên hồ sơ cũng không thể thực hiện do không đủ cơ sở. Tổng công ty bảo hiểm P áp dụng tiểu mục 7.17.3, tiểu mục 6.7.1 mục VI của Phụ lục 6 ban hành kèm theo Thông tư số 22/2016/TT-

BTC để xác định tỷ lệ thương tật của ông L và bà B và để chi trả bảo hiểm. Tuy nhiên, với mức chi trả 3.000.000 đồng đối với trường hợp của ông L là chưa phù hợp. Căn cứ tiêu mục 7.17.3 mục VI bảng Phụ lục 6 ban hành kèm theo Thông tư số 22/2016/TT-BTC thì tỷ lệ thương tích quy định tại tiêu mục 7.17.3 từ 6% – 10% như vậy, ông L sẽ được xem xét mức chi trả trung bình là 8% tương đương 8.000.000 đồng. Đối với tỷ lệ thương tật của bà B tại tiêu mục 6.7.1 xác định tỷ lệ thương tật là 21% tương đương 21.000.000 đồng là phù hợp. Buộc Tổng công ty bảo hiểm P phải bồi thường bảo hiểm cho ông T số tiền 29.000.000 đồng.

Hoàn toàn khác với ví dụ thứ nhất, trong vụ án thứ hai, tòa án không áp dụng theo chi phí điều trị thực tế là 40.000.000 đồng, trong đó sẽ bao gồm các loại chi phí như tiền thăm khám, chăm sóc, vật tư y tế, tiền thuốc... tương tự như ví dụ thứ nhất. Trong khi đó, tòa án áp dụng theo Phụ lục Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về sức khỏe, tính mạng cho từng loại thương tật. Như vậy, cho thấy tòa án chỉ xác định duy nhất thiệt hại về thương tật trên cơ thể là được bồi thường bảo hiểm.

2.2.1.2. Thiệt hại về tài sản

Trong một tai nạn giao thông, thông thường thiệt hại về tài sản chính là thiệt hại của chính những người tham gia giao thông, và không có sự phân loại về tài sản nào được bồi thường, tài sản nào không được bồi thường, trừ trường hợp các tài sản thuộc điểm loại trừ bảo hiểm. Trên thực tế, thiệt hại trong một vụ tai nạn giao thông còn có thể là thiệt hại của những chủ thể khác không tham gia giao thông. Ví dụ: thiệt hại tài sản của người dân sinh sống hai bên đường giao thông, thiệt hại của các tổ chức công ích... Người gây ra thiệt hại có trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng cho các chủ thể trên, do đó doanh nghiệp bảo hiểm cũng có trách nhiệm bồi thường bảo hiểm cho các thiệt hại này bởi lẽ nó là loại thiệt hại trong vụ tai nạn giao thông. Vụ án sau đây là một ví dụ:

Bản án sơ thẩm số 29/2018/DS-ST, tranh chấp giữa ông L và Công ty bảo hiểm A:

Tại Bản án sơ thẩm số 29/2018/DS-ST thể hiện: Tháng 7/2016, ông L có mua bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG của Công ty bảo hiểm A cho xe đầu kéo mang biển kiểm soát 37C-x, thời hạn bảo hiểm từ ngày 6/7/2016 đến ngày 06/7/2017.

Ngày 16/4/2017, khi người lái xe nâng ben lên để đổ hàng thì va chạm với đường dây điện cao thế, ngay lập tức dây dẫn pha A khoảng cột 213 – 214 phóng điện và gây ra những thiệt hại sau:

- Sự cố đường dây 171 E15.5 Quỳnh Lưu – 172 E15.3 Quỳnh Hợp
- Thiệt hại 21 quả lốp do bị điện phóng xuyên thủng gây cháy, nổ
- Nổ 2 bình ắc quy

Trong các thiệt hại trên, thiệt hại 21 quả lốp và 2 bình ắc quy được xác định là thiệt hại vật chất của chính xe 37C-x nên được xem xét trách nhiệm bồi thường theo hợp đồng bảo hiểm tự nguyện.

Riêng thiệt hại về đường dây điện cao thế là thiệt hại của công ty điện lực, có chi phí sửa chữa là 46.693.365 đồng. Bản án cũng thể hiện Công ty bảo hiểm A chấp nhận bồi thường sự cố đường dây, số tiền bồi thường sẽ căn cứ trên hóa đơn, chứng từ thực tế. Tòa án nhận định yêu cầu của ông L là yêu cầu bồi thường TNDS và xem xét biên lai giao nhận tiền, có đủ căn cứ để xác nhận ông L đã đền bù cho công ty điện lực số tiền trên. Vì vậy, buộc Công ty bảo hiểm A có nghĩa vụ bồi thường bảo hiểm cho ông L.

Như vậy, vụ án này cho thấy, cả doanh nghiệp bảo hiểm và tòa án đều cho thấy sự thống nhất về việc bồi thường bảo hiểm cho thiệt hại của bên thứ ba, cho dù bên thứ ba không phải là chủ thể tham gia giao thông. Nhưng miễn là có thiệt hại trong vụ tai nạn giao thông là được xem xét bồi thường bảo hiểm.

2.2.2. Mức bồi thường bảo hiểm

2.2.2.1. Bồi thường thiệt hại về người

a. Bản án phúc thẩm số 13/2019/KDTM-PT, tranh chấp giữa Công ty V mua và Công ty bảo hiểm A

Tiếp tục xem xét vụ tranh chấp hợp đồng bảo hiểm giữa Công ty V và Công ty bảo hiểm A đã nêu tại phần 2.2.1.1, tòa án đã xác định các mức bồi thường bảo hiểm cho các thiệt hại về người như sau:

- Thiệt hại về tính mạng của anh Th: bồi thường 100.000.000 đồng
- Thiệt hại về sức khỏe của anh E: bồi thường 100.000.000 đồng

Vụ tai nạn giao thông xảy ra vào thời điểm Thông tư số 22/2016/TT-BTC còn hiệu lực, do đó tòa án áp dụng mức trách nhiệm bảo hiểm tại Thông tư này đối với thiệt hại về

người là 100.000.000 đồng/người/vụ. Với trường hợp anh Th tử vong, do đó mức bồi thường bảo hiểm là 100.000.000 đồng là đúng quy định pháp luật.

Tuy nhiên với trường hợp anh E có thiệt hại về sức khỏe, tòa án cũng xác định mức bồi thường bảo hiểm là 100.000.000 đồng. Theo quy định tại Thông tư số 22/2016/TT-BTC cũng như Nghị định số 03/2021/NĐ-CP hiện hành, có hai loại thiệt hại được áp dụng mức bồi thường là 100% mức trách nhiệm bảo hiểm đó là:

- Chết
- Tồn thương não gây di chứng sống kiểu thực vật

Trong khi đó, tại Bản án số 13/2019/KDTM-PT thể hiện anh E bị gãy đầu trên xương đùi phải, gãy ngành ngò mu phải, vết thương lằn bẹn phải, vết thương đùi trái. ngoài ra, không thể hiện việc anh E có tồn thương não để có thể cho rằng anh E bị di chứng sống kiểu thực vật. Đồng thời, như đã nêu tại phần các loại thiệt hại được bồi thường, tòa án buộc doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường toàn bộ các loại thiệt hại theo Điều 590 Bộ luật Dân sự năm 2015, sau đó giới hạn mức bồi thường bằng mức trách nhiệm bảo hiểm, mà không áp dụng Phụ lục Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về sức khỏe, tính mạng cho từng loại thương tật. Cho thấy sự sai sót của tòa án khi áp dụng pháp luật trong vụ án này và cũng thể hiện sự đặc thù của trách nhiệm bồi thường bảo hiểm so với bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng nói chung.

b. Bản án số 135/2018/DS-ST, tranh chấp giữa Ông T và Tổng công ty bảo hiểm P

Đối với vụ tranh chấp bảo hiểm giữa ông T và Tổng công ty bảo hiểm P đã nêu tại phần 2.2.1.1, tòa án đã xác định các mức bồi thường bảo hiểm cho các thiệt hại về người như sau:

- Thiệt hại về sức khỏe của bà B: bồi thường 21.000.000 đồng, bằng với mức bồi thường của Tổng công ty bảo hiểm P chấp nhận
- Thiệt hại về sức khỏe của ông L: bồi thường 8.000.000 đồng

Trong vụ án này, tòa án nhận định ông L và bà B không đồng ý thực hiện giám định xác định tỷ lệ thương tật, Ngoài chứng từ giấy ra viện, ông T không cung cấp được chứng cứ xác định tỷ lệ thương tật của ông L và bà B. Như vậy cho thấy tòa án đã có quan điểm rằng việc xác định mức bồi thường bảo hiểm phải căn cứ trên tỷ lệ thương tật mà không phải là chi phí thực tế để khắc phục thiệt hại sức khỏe.

Một điểm đáng chú ý là nguyên đơn đã đưa ra căn cứ pháp lý tại khoản 1 Điều 13 của Thông tư số 22/2016/TT-BTC: “*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*”. Quy định này hiện tiếp tục được Nghị định số 03/2021/NĐ-CP kế thừa. Với quy định này, ông T cho rằng mình đã bồi thường 40.000.000 đồng, do đó, doanh nghiệp bảo hiểm phải có nghĩa vụ bồi thường lại cho ông số tiền này. Đây là căn cứ phù hợp để ông T yêu cầu bồi thường bảo hiểm. Tuy nhiên, tòa án đã không chấp nhận. Bởi lẽ theo quy định thì mức bồi thường về sức khỏe có thể được xác định theo: i. Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về sức khỏe, tính mạng hoặc: ii. Thoả thuận giữa người được bảo hiểm và người bị thiệt hại, nhưng con số bồi thường cuối cùng cũng không được vượt quá mức bồi thường quy định tại Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về sức khỏe, tính mạng. Vì vậy, càng thể hiện rằng quan điểm của tòa án là mức bồi thường bảo hiểm không chỉ căn cứ duy nhất trên chi phí điều trị, phục hồi sức khỏe.

Với quan điểm như vậy, tòa án đã sử dụng Phụ lục 6 là Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về người ban hành kèm theo Thông tư số 22/2016/TT-BTC, tương ứng với Phụ lục 1 của Nghị định số 03/2021/NĐ-CP hiện hành để xác định mức bồi thường bảo hiểm cho từng loại thương tật của ông L để đi đến phán quyết về mức bồi thường bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm.

Việc xác định mức bồi thường bảo hiểm của tòa án trong vụ án này có thể thấp hơn so với số tiền bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng của ông T cho bà B và ông L. Tuy nhiên như vậy là đúng với quy định về bồi thường bảo hiểm của pháp luật bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG.

c. Bản án số 92/2018/DS-PT, tranh chấp giữa ông T, bà L và Công ty bảo hiểm B

Tại Bản án số 92/2018/DS-PT thể hiện: Bà L là chủ sở hữu xe ô tô mang biển số 72B-x, đã mua bảo hiểm TNDS của CXCG tại Công ty bảo hiểm B. Thời hạn bảo hiểm từ ngày 18/12/2013 đến ngày 07/12/2014; mức trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba: Về người là 70.000.000 đồng/1 người/1 vụ, về tài sản là 70.000.000 đồng/1 vụ.

Ngày 31-12-2013, xe ô tô biển số 72B-00205 xảy ra tai nạn giao thông làm 01 người chết, 11 người bị thương, 04 xe ô tô bị hư hỏng.

Ngoài các yêu cầu khác của ông T, bà L trong vụ án, điểm đặc biệt trong vụ án là tại bản án dân sự phúc thẩm số 76A/2017/DS-PT của Tòa án nhân dân tỉnh Bà Rịa -Vũng Tàu đã tuyên buộc ông T và bà L bồi thường cho 02 nạn nhân là bà Trần Thị T: 37.387.417 đồng, bà Nguyễn Ý N: 39.400.000 đồng. Do đó nguyên đơn yêu cầu Công ty bảo hiểm B bồi thường bảo hiểm theo bản án đã có hiệu lực này.

Tòa án đã nhận định: Cấp sơ thẩm căn cứ vào bản án số 76A/2017/DS-PT và Thông tư 126/2008/TT-BTC, chấp nhận yêu cầu của nguyên đơn đối với các khoản tiền bồi thường cho hai người này là không chính xác, vì theo quy định: *“Mức bồi thường cụ thể cho từng thương tật, thiệt hại về người được xác định theo Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về người quy định tại Phụ lục 2 ban hành kèm theo Thông tư này ... Trường hợp có quyết định của Tòa án thì căn cứ vào quyết định của Tòa án nhưng không vượt quá mức bồi thường quy định tại Phụ lục 2 ban hành kèm theo Thông tư này”*. Trường hợp này, tòa án phải căn cứ vào quy định tại Phụ lục 2 ban hành kèm theo Thông tư 151/2012/TT-BTC để tính mức tiền bồi thường trên cơ sở từng thương tích cụ thể của mỗi người.

Như vậy, một lần nữa cho thấy, mức bồi thường thiệt hại về sức khỏe được căn cứ vào Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về người cho từng loại thương tật cụ thể (Tại thời điểm giải quyết vụ án, Thông tư 151/2012/TT-BTC còn hiệu lực. Quy định này tương ứng với quy định tại Nghị định số 03/2021/NĐ-CP hiện hành). Điểm đáng chú ý trong vụ án này là trách nhiệm bồi thường ngoài hợp đồng của chủ xe đối với người bị thiệt đã được tòa án ra phán quyết, nhưng tòa án xét xử tranh chấp bảo hiểm đã không căn cứ vào phán quyết đó mà thực hiện xác định lại mức bồi thường theo Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về người.

2.2.2.2. Bồi thường thiệt hại về tài sản

Theo quy định pháp luật thì *“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”*. Theo đó, số tiền mà người được bảo hiểm đã bồi thường hoặc sẽ phải bồi thường thường được hai bên thỏa thuận. Theo quy định tại Thông tư số 63/2020/TT-BCA, khi giải quyết vụ tai nạn giao thông theo thủ tục hành chính, cán bộ Cảnh sát giao thông sẽ *“cho các bên liên quan đến vụ tai nạn giao thông tự giải quyết bồi*

thường thiệt hại dân sự tại trụ sở cơ quan, đơn vị”⁶⁸. Và trên thực tế, người gây thiệt hại thường cung cấp biên bản ghi nhận việc bồi thường do cơ quan công an lập cho doanh nghiệp bảo hiểm để yêu cầu bồi thường.

Ngoài ra, theo quy định pháp luật, mức bồi thường cụ thể về thiệt hại đối với tài sản được xác định theo thiệt hại thực tế. Tuy nhiên, phương pháp xác định thiệt hại thực tế lại không được quy định cụ thể⁶⁹. Thực tế các doanh nghiệp bảo hiểm thường yêu cầu người mua bảo hiểm cung cấp các chứng từ chi phí sửa chữa tài sản thực tế để xác định mức bồi thường. Nếu người mua bảo hiểm không cung cấp được chứng từ sửa chữa, doanh nghiệp bảo hiểm sẽ căn cứ trên tình trạng hư hỏng, hình ảnh thiệt hại để xin báo giá sửa chữa của một số đơn vị sửa chữa làm căn cứ xác định thiệt hại. Sau đây là một ví dụ tòa án không chấp nhận thỏa thuận bồi thường giữa người gây ra thiệt hại và người bị thiệt hại:

Bản án phúc thẩm số 183/2021/DS-PT, tranh chấp giữa ông D và Công ty bảo hiểm SH:

Tại Bản án phúc thẩm số 183/2021/DS-PT thể hiện: ông D có mua bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG cho xe mang biển kiểm soát số 51A-x tại Công ty bảo hiểm SH, thời hạn bảo hiểm từ ngày 25/4/2019 đến ngày 25/4/2020.

Ngày 26/4/2019, ông D gây tai nạn cho xe ô tô biển kiểm soát số 72A-x. Trong quá trình giải quyết tai nạn, cơ quan công an có biên bản xác nhận thỏa thuận bồi thường giữa ông D và người bị tai nạn với số tiền là 20.000.000 đồng và ông D đã thực hiện xong nghĩa vụ bồi thường. Ông D khởi kiện Công ty bảo hiểm SH yêu cầu thanh toán số tiền 20.000.000 đồng là tiền ông D đã bồi thường cho người bị tai nạn. Bản án sơ thẩm đã tuyên buộc Công ty bảo hiểm SH bồi thường cho ông D số tiền bảo hiểm trách nhiệm dân sự là 18.181.000 đồng

⁶⁸ Khoản 3 Điều 19 Thông tư số 63/2020/TT-BCA

⁶⁹ Đỗ Văn Đại. Những vấn đề pháp lý phát sinh trong thực tiễn về bảo hiểm phi nhân thọ nên có án lệ.

<<https://www.toaan.gov.vn/webcenter/portal/anle/chitietnghiencuu?dDocName=TAND094209>>.

[Ngày truy cập: 01/8/2021]

Tòa án cấp phúc thẩm nhận định: ông D không cung cấp được hóa đơn, chứng từ thể hiện đã sửa chữa đối với xe ô tô mang biển kiểm soát số 72A-x là 20.000.000 đồng mà chỉ cung cấp được bảng báo giá sửa chữa của công ty TNHH ô tô PC thể hiện giá sửa chữa ô tô biển kiểm soát 72A-x là 17.996.000 đồng. Nên không có căn cứ chấp nhận yêu cầu bồi thường số tiền 20.000.000 đồng của nguyên đơn. Tuy nhiên, do bị đơn đồng ý thanh toán số tiền bảo hiểm là 18.181.000 đồng, sự tự nguyện này của bị đơn phù hợp với quy định pháp luật và có lợi cho nguyên đơn. Vì vậy, không có cơ sở để chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn. Giữ nguyên bản án sơ thẩm.

Qua vụ án này cho thấy, mức bồi thường bảo hiểm đối với thiệt hại về tài sản không căn cứ trên thỏa thuận bồi thường giữa người gây ra thiệt hại và người bị thiệt hại, cũng không căn cứ trên chi phí sửa chữa thực tế. Mà dựa trên cơ sở là bảng báo giá của đơn vị sửa chữa là 17.996.000 đồng và chi phí hợp lý theo đề xuất của doanh nghiệp bảo hiểm, còn số tiền thực tế đã chi để khắc phục thiệt hại thì không được đề cập.

Việc không áp dụng số tiền mà người được bảo hiểm đã bồi thường hoặc sẽ phải bồi thường cho người bị thiệt hại có lý do nhằm phòng ngừa việc bắt tay trực lợi bảo hiểm. Trên thực tế thỏa thuận bồi thường giữa người gây ra thiệt hại và người bị thiệt hại sẽ được các doanh nghiệp bảo hiểm chấp nhận khi nó thấp hơn chi phí hợp lý khắc phục hậu quả mà doanh nghiệp bảo hiểm dự kiến, do trách nhiệm dân sự của người gây thiệt hại sẽ phát sinh theo thỏa thuận bồi thường mà họ đã xác lập. Ngược lại nếu số tiền bồi thường dân sự theo thỏa thuận lớn hơn chi phí hợp lý hoặc thiệt hại thực tế thì doanh nghiệp bảo hiểm sẽ bồi thường theo số tiền thấp hơn.

2.2.3. Tiền lãi do chậm giải quyết bồi thường bảo hiểm

Theo quy định tại khoản 2 Điều 55 Luật Kinh doanh bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm “*phải trả các chi phí liên quan đến việc giải quyết tranh chấp về trách nhiệm đối với người thứ ba và lãi phải trả cho người thứ ba do người được bảo hiểm chậm trả tiền bồi thường theo chỉ dẫn của doanh nghiệp bảo hiểm*”⁷⁰. Có thể hiểu, đây là tình huống trong giai đoạn khi người gây tai nạn chưa thực hiện bồi thường cho người bị thiệt hại dẫn đến tranh chấp bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng giữa họ, mà có nguyên nhân một phần hoặc toàn bộ từ việc doanh nghiệp bảo hiểm hướng dẫn người mua bảo hiểm xử lý vụ tai

⁷⁰ Khoản 2 Điều 55 Luật Kinh doanh bảo hiểm

nạn giao thông. Khi đó doanh nghiệp bảo hiểm có một phần trách nhiệm dẫn đến việc người gây thiệt hại không thực hiện hoặc chậm thực hiện nghĩa vụ bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng. Do vậy, doanh nghiệp bảo hiểm phải trả phần tiền lãi mà người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm phải trả cho người bị thiệt hại, thậm chí doanh nghiệp bảo hiểm còn phải trả chi phí giải quyết tranh chấp bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng cho người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm.

Trên thực tế, rất ít khi xảy ra tình huống trên. Doanh nghiệp bảo hiểm thường không tham gia vào quyết định bồi thường trách nhiệm dân sự của người gây ra tai nạn bởi rủi ro phải trả các loại chi phí nêu trên, ngoài ra trường hợp người gây tai nạn đã bồi thường thì doanh nghiệp bảo hiểm vẫn có khả năng sẽ từ chối bồi thường bảo hiểm cho người mua bảo hiểm. Khi đó cho dù xảy ra tranh chấp hợp đồng bảo hiểm, ngoài phần trách nhiệm bồi thường bảo hiểm, có thể doanh nghiệp bảo hiểm sẽ phải trả thêm tiền lãi do chậm chi trả tiền bồi thường bảo hiểm thay vì phải trả phần tiền lãi mà người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm phải trả cho người bị thiệt hại.

Ngoài quy định nêu trên, pháp luật về bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG hiện hành không có quy định về chế tài đối với hành vi không thực hiện hoặc chậm thực hiện trách nhiệm bồi thường bảo hiểm. Tuy nhiên, do có một phần tính chất là luật tư, nên người mua bảo hiểm có quyền áp dụng quy định về trách nhiệm do chậm thực hiện nghĩa vụ trả tiền tại Điều 357 Bộ luật Dân sự năm 2015 để yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm phải trả tiền lãi do không thực hiện hoặc chậm thực hiện nghĩa vụ bồi thường bảo hiểm.

Bản án sơ thẩm số 29/2018/DS-ST, tranh chấp giữa ông L và Công ty bảo hiểm A:

Tiếp tục xem xét Bản án sơ thẩm số 29/2018/DS-ST tại phần 2.2.1.2, các khoản tiền ông L yêu cầu Công ty bảo hiểm A phải trả là:

- Bồi thường cho thiệt hại đường dây điện cao thế và chi phí sửa chữa xe là 242.993.364 đồng
- Tiền lãi do chậm thanh toán với mức lãi suất 10% tính từ ngày 27/4/2017 là ngày Công ty bảo hiểm A ban hành công văn thông báo từ chối bồi thường bảo hiểm đến thời điểm hiện tại (thời điểm xét xử vụ án)

Tòa án đã nhận định: *“Căn cứ vào Điều 29 Luật Kinh doanh bảo hiểm, thời hạn thanh toán quy định là 15 ngày kể từ ngày cơ quan bảo hiểm nhận đầy đủ hồ sơ hợp lệ về yêu cầu bồi thường. Tuy nhiên phía nguyên đơn không xuất trình chứng cứ tài liệu để chứng minh họ đã nộp đầy đủ hồ sơ hợp lệ về yêu cầu bồi thường... nên không có căn cứ để chấp nhận yêu cầu tính lãi suất chậm thanh toán tiền bồi thường bảo hiểm”*.

Nhận định trên cho thấy tòa án không chấp yêu cầu tính lãi của ông L với duy nhất lý do ông L không chứng minh được việc cung cấp đầy đủ hồ sơ yêu cầu bồi thường hợp lệ. Như vậy, nếu ông L chứng minh được mình đã cung cấp đầy đủ hồ sơ hợp lệ thì có thể được chấp nhận yêu cầu tính lãi chậm thực hiện nghĩa vụ bồi thường bảo hiểm. Tuy nhiên, bản án không thể hiện việc cung cấp hồ sơ của ông L như thế nào. Trong khi đó, lý do từ chối bồi thường bảo hiểm của Công ty bảo hiểm A được thể hiện không phải do việc cung cấp hồ sơ bồi thường, chứng tỏ Công ty bảo hiểm A đã được ông L cung cấp hồ sơ đủ để đưa ra quyết định từ chối bồi thường bảo hiểm. Ngoài ra, ông L cũng không yêu cầu tính lãi từ ngày cung cấp đủ hồ sơ hợp lệ, thay vào đó là tính từ ngày Công ty bảo hiểm A có thông báo không chấp nhận bồi thường. Do vậy, mặc dù bản án thể hiện tòa án có quan điểm thừa nhận quyền yêu cầu tính lãi chậm thanh toán là phù hợp, nhưng phán quyết không chấp nhận yêu cầu tính lãi của ông L với lý do về cung cấp hồ sơ là có phần chưa đánh giá đúng bản chất vụ việc.

CHƯƠNG 3: MỘT SỐ KIẾN NGHỊ HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ THI HÀNH PHÁP LUẬT VỀ BẢO HIỂM BẮT BUỘC TNDS CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI

3.1. HOÀN THIỆN MỘT SỐ QUY ĐỊNH PHÁP LUẬT

3.1.1. Phạm vi bồi thường thiệt hại

Với mục đích của loại hình bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG đã phân tích tại phần 1.3.2.1. và qua phần thực tiễn xác định điều kiện phát sinh trách nhiệm bồi thường bảo hiểm cho thấy, cần quy định rõ hơn về phạm vi bồi thường thiệt hại của các quy định pháp luật về loại bảo hiểm này đó là áp dụng đối với các tai nạn giao thông.

Trong các bản án được nêu tại Chương 2, tòa án áp dụng Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và Thông tư số 22/2016/TT-BTC. Trong đó có đối tượng điều chỉnh là “*chủ xe cơ giới tham gia giao thông trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam*”⁷¹. Đối tượng điều chỉnh này là phù hợp bởi Nghị định này không chỉ quy định về việc bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm, mà còn quy định về trách nhiệm mua bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG trước khi tham gia giao thông.

Nghị định số 03/2021/NĐ-CP tiếp tục ghi nhận đối tượng điều chỉnh nêu trên. Ngoài ra, cụm từ “*tham gia giao thông*” được sử dụng nhiều lần và nhiều điều khoản có nội dung gắn liền với hoạt động giao thông đường bộ. Đặc biệt, nếu như trước đây tại Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và các văn bản trước đó, mặc dù cụm từ này cũng đã được sử dụng nhiều lần nhưng chưa được làm rõ. Đến Nghị định số 03/2021/NĐ-CP đã khắc phục thiếu sót này và giải thích cụ thể như sau: “*Tham gia giao thông là việc chủ xe cơ giới, người lái xe điều khiển xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ*”⁷². Như vậy, quy định hiện hành đã có sự nhấn mạnh vào việc “*điều khiển xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ*”.

⁷¹ Khoản 1 Điều 2 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP và khoản 1 Điều 2 Thông tư số 22/2016/TT-BTC

⁷² Khoản 6 Điều 3 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP

Bên cạnh đó, Nghị định số 03/2021/NĐ-CP còn quy định nghĩa vụ đóng góp quỹ bảo hiểm xe cơ giới vốn được lập ra để “*chi hỗ trợ nhân đạo; công tác phòng, hạn chế tổn thất, tai nạn giao thông đường bộ; tuyên truyền, giáo dục về an toàn giao thông đường bộ, chế độ bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới và các hoạt động liên quan nhằm góp phần bảo vệ lợi ích công cộng và đảm bảo an toàn xã hội*”. Với mục đích của quỹ bảo hiểm xe cơ giới như vậy, suy cho cùng là nhằm hướng đến mục đích của của bảo hiểm là hạn chế tai nạn và bảo vệ người bị thiệt hại trong tai nạn giao thông.

Mặc dù vậy, các quy định trên là chưa đủ rõ ràng về trường hợp tai nạn nào sẽ áp dụng các văn bản pháp luật này. Đặc biệt, một trong những đối tượng điều chỉnh của Nghị định số 03/2021/NĐ-CP là “*chủ xe cơ giới tham gia giao thông và hoạt động trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam*”, nội dung này thể hiện ngoài hoạt động tham gia giao thông, còn đề cập đến các hoạt động khác sử dụng xe cơ giới của chủ sở hữu mà có thể là không tham gia giao thông.

Nên nếu không xem xét kỹ lưỡng đến mục đích của bảo hiểm thì sẽ dẫn đến sự ngộ nhận về trách nhiệm bồi thường bảo hiểm theo các quy định này, thậm chí là nhầm lẫn sang điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm. Mà một số vụ việc thực tế tại Chương 2 là những ví dụ. Do đó, nên có bổ sung làm rõ hơn về phạm vi bồi thường thiệt hại tại Điều 5 của Nghị định số 03/2021/NĐ-CP, cụ thể bồi thường đối với các thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ.

3.1.2. Các loại thiệt hại được bồi thường bảo hiểm

Thực tế giải quyết các tranh chấp bảo hiểm cho thấy, chưa có sự thống nhất quan điểm về các loại thiệt hại nào sẽ được bồi thường bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG. Đặc biệt là thiệt hại về sức khỏe. Vẫn có sự nhầm lẫn giữa bồi thường bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm với bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng của người gây ra thiệt hại.

Với thiệt hại về tài sản, mức bồi thường cụ thể được xác định theo thiệt hại thực tế và theo mức độ lỗi của người được bảo hiểm. Theo quy định này, mọi loại thiệt hại tài sản tại Bộ luật Dân sự năm 2015 sẽ được bồi thường. Tuy nhiên, Điều 13 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP đã quy định cụ thể các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm đối với

một số thiệt hại về tài sản như *“thiệt hại gây ra hậu quả gián tiếp bao gồm: giảm giá trị thương mại, thiệt hại gắn liền với việc sử dụng và khai thác tài sản bị thiệt hại”*.

Khác với thiệt hại về tài sản, thiệt hại về sức khỏe không có quy định về các trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm. Trong khi đó Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP quy định *“mức bồi thường cụ thể về sức khỏe, tính mạng được xác định ... theo Bảng quy định trả tiền bồi thường thiệt hại về sức khỏe, tính mạng theo quy định tại Phụ lục I ... hoặc theo thoả thuận (nếu có) giữa người được bảo hiểm và người bị thiệt hại ... nhưng không vượt quá mức bồi thường quy định tại Phụ lục I ... Trường hợp có quyết định của Tòa án thì căn cứ vào quyết định của Tòa án nhưng không vượt quá mức bồi thường quy định tại Phụ lục I”*. Mặc dù quy định này lấy Phụ lục I làm giới hạn mức bồi thường bảo hiểm, theo đó Phụ lục I thì chỉ tính thiệt hại cho chính các thương tật trên cơ thể. Tuy nhiên thông thường thỏa thuận giữa người được bảo hiểm và người bị thiệt hại hoặc quyết định tòa án thường sẽ là tổng các khoản chi để khắc phục thiệt hại về sức khỏe, tính mạng. Do đó, quy định hiện hành là chưa rõ ràng, nên đôi khi người mua bảo hiểm, hoặc tòa án yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường cho cả các thiệt hại khác như chi phí chăm sóc, điều trị, thu nhập bị mất... Minh chứng là ngay cả các tòa án cũng không cùng quan điểm áp dụng pháp luật khi giải quyết các vụ án tranh chấp bảo hiểm đối với các thiệt hại về sức khỏe.

Quy định hiện hành có phần nghiêng theo hướng chỉ yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường cho duy nhất chính các thương tật trên cơ thể người bị thiệt hại mà bỏ qua các thiệt hại khác kéo theo từ các thương tật đó. Tuy nhiên, dù như thế nào cũng cần quy định rõ các loại thiệt hại về sức khỏe được bồi thường bảo hiểm để tránh sự không thống nhất trong áp dụng pháp luật như hiện nay. Cụ thể:

- Nếu yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm phải có trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng cho các thiệt hại về sức khỏe theo Bộ luật Dân sự năm 2015, thì không cần thiết áp dụng Phụ lục I khi xác định mức bồi thường bảo hiểm. Thay vào đó, Điều 14 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP nên sửa đổi theo hướng mức bồi thường cụ thể về thiệt hại đối với sức khỏe, tính mạng được xác định theo thiệt hại thực tế nhưng không vượt quá mức trách nhiệm bảo hiểm. Đồng thời, Điều 15 có thể quy định bổ sung người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm cung cấp tài liệu về việc

điều trị, chăm sóc y tế ... làm cơ sở để doanh nghiệp bảo hiểm xác định mức bồi thường bảo hiểm.

- Nếu chỉ yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường cho thiệt hại của chính thương tật trên cơ thể người bị thiệt hại, thì có thể bổ sung nội dung về loại trừ trách nhiệm bảo hiểm tại Điều 13 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP.

3.1.3. Cho phép tham gia nhiều hợp đồng bảo hiểm

Trước đây tại Quyết định số 299/1998/QĐ-BTC và Quyết định số 23/2007/QĐ-BTC, pháp luật cho phép chủ xe cơ giới tham gia nhiều hợp đồng bảo hiểm cho cùng một xe cơ giới, và khi đó sẽ có sự chia sẻ rủi ro giữa các doanh nghiệp bảo hiểm khi phát sinh trách nhiệm bồi thường. Tuy nhiên từ Nghị định số 103/2008/NĐ-CP đến nay, “*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*”⁷³.

Việc mua bảo hiểm cho cùng một đối tượng được gọi là bảo hiểm trùng, và việc này được Luật KDBH cho phép đối với loại hình bảo hiểm tài sản tại Điều 44, theo đó, “*tổng số tiền bồi thường của các doanh nghiệp bảo hiểm không vượt quá giá trị thiệt hại thực tế của tài sản*”. Do đó, bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG có thể áp dụng tương tự quy định này. Tuy nhiên, như đã nêu, đối tượng được bảo hiểm mang tính trừu tượng, chỉ khi nào người mua bảo hiểm gây thiệt hại cho người khác thì mới có thể xác định được TNDS của người mua bảo hiểm là bao nhiêu. Do đó, người mua bảo hiểm sẽ “*mong muốn bỏ ra số tiền nhỏ nhất mà được bồi thường nhiều nhất bằng cách tham gia nhiều hợp đồng bảo hiểm TNDS*”⁷⁴. Đây là mong muốn chính đáng nên được cân nhắc xem xét bởi lẽ số tiền được bồi thường bảo hiểm cũng đã được giới hạn bởi mức trách nhiệm bảo hiểm. Do đó có thể cho phép chủ xe cơ giới được mua bảo hiểm cho một xe cơ giới tại nhiều doanh nghiệp bảo hiểm khác nhau và mức trách nhiệm bảo hiểm sẽ được áp dụng cho mỗi hợp đồng bảo hiểm.

3.1.4. Trách nhiệm thu thập hồ sơ bồi thường

⁷³ Khoản 2 Điều 6 Nghị định số 103/2008/NĐ-CP

⁷⁴ Tạ Thị Thùy Trang, 2020. Một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe máy. Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp số 13 (413), tháng 7/2020

Điều 15 Nghị định số 03/2021/NĐ-CP quy định người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm phải cung cấp 3 nhóm tài liệu bao gồm:

1. *“Tài liệu liên quan đến xe, người lái xe...;”*
2. *“Tài liệu chứng minh thiệt hại về sức khỏe, tính mạng...;”*
3. *“Tài liệu chứng minh thiệt hại đối với tài sản”.*

Trong 3 loại tài liệu trên, tài liệu thứ nhất liên quan đến xe và người điều khiển là loại mà người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm có thể dễ dàng cung cấp. Trong khi đó, loại thứ hai và thứ ba liên quan đến các thiệt hại của bên thứ ba bị thiệt hại. Do vậy, họ không thể hoàn toàn chủ động cung cấp cho doanh nghiệp bảo hiểm mà có phần phụ thuộc vào mức độ hợp tác của người bị thiệt hại, mà trên thực tế việc này đôi khi không dễ dàng. Bản án phúc thẩm số 183/2021/DS-PT tại mục 2.2.2.2 là một ví dụ, mặc dù ông D đã bồi thường cho bên thứ ba là 20.000.000 đồng, nhưng ông D không cung cấp được tài liệu chứng minh đã sửa chữa xe ô tô của bên thứ ba là 20.000.000 đồng mà chỉ cung cấp được bảng báo giá sửa chữa thể hiện giá sửa chữa là 17.996.000 đồng. Trường hợp này, người mua bảo hiểm không cung cấp được tài liệu chứng minh thiệt hại về tài sản, bởi lẽ người mua bảo hiểm không phải là người có quyền quyết định việc sửa chữa đó.

Tương tự như trên, với thiệt hại về sức khỏe, tính mạng, nếu bên thứ ba không cung cấp cho người mua bảo hiểm các tài liệu thiệt hại về sức khỏe thì người mua bảo hiểm cũng không thể cung cấp được cho doanh nghiệp bảo hiểm. Trong khi đó người mua bảo hiểm lại không có quyền thu thập tài liệu này tại cơ sở khám chữa bệnh. Thay vào đó, theo Luật Khám chữa bệnh thì cơ quan bảo hiểm trong khả năng của họ có thể được tiếp cận hồ sơ bệnh án.

Việc yêu cầu người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm phải cung cấp các tài liệu chứng minh thiệt hại về sức khỏe, tính mạng và thiệt hại về tài sản là đầy khó khăn cho người mua bảo hiểm. Trong khi doanh nghiệp có thể làm việc này hiệu quả hơn. Chính vì quy định này, các doanh nghiệp bảo hiểm thường chậm trễ vào cuộc hỗ trợ người mua bảo hiểm thực hiện các thủ tục cần thiết để xem xét bồi thường trong đó đặc biệt là xác định mức độ thiệt hại khi xảy ra tai nạn.

Ngoài ra, quy định cung cấp hồ sơ này còn có phần chưa chặt chẽ. Bởi lẽ, vẫn tại Điều 15 quy định doanh nghiệp bảo hiểm phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, đầy đủ, hợp lệ của hồ sơ bồi thường bảo hiểm, trong khi các tài liệu này lại không phải do doanh

ng nghiệp bảo hiểm thu thập (ngoại trừ các tài liệu liên quan của cơ quan Công an). Do vậy, để đảm bảo tính khoa học hơn và nâng cao trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm cũng như hiệu quả giải quyết bồi thường, có thể sửa đổi quy định tại Điều 15 theo hướng:

- Người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm chỉ có nghĩa vụ cung cấp tài liệu liên quan đến chiếc xe đã được mua bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG và tài liệu về người lái xe gây ra tai nạn;
- Doanh nghiệp bảo hiểm có nghĩa vụ thu thập các tài liệu khác.

3.2. CÁC BIỆN PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ THI HÀNH PHÁP LUẬT

3.2.1. Tăng cường giám sát hoạt động bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm

Hiện không có thống kê về các vụ án tranh chấp bảo hiểm. Tuy nhiên theo nhận định của tổng giám đốc Tổng công ty cổ phần bảo hiểm Petrolimex, “ngày càng xuất hiện các vụ tranh chấp bảo hiểm phức tạp và kéo dài. Thời gian giải quyết mỗi vụ tranh chấp hợp đồng bảo hiểm tại Tòa kéo dài, ... các vụ tranh chấp trong lĩnh vực bảo hiểm đang diễn ra ngày càng nhiều và phức tạp”⁷⁵. Trong một số trường hợp, khi bị từ chối bồi thường, người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm đã gửi đơn khiếu nại đến các cơ quan chức năng, tổ chức truyền thông đề nghị can thiệp tạo áp lực đến các doanh nghiệp bảo hiểm để buộc họ bồi thường.

Hiện nay, Cục quản lý, giám sát bảo hiểm trực thuộc Bộ Tài chính là cơ quan có chức năng thực hiện kiểm tra, giám sát hoạt động của các doanh nghiệp bảo hiểm. Khi nhận được đơn thư của người mua bảo hiểm liên quan đến việc xem xét bồi thường của các doanh nghiệp bảo hiểm, cơ quan này sẽ yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm trả lời khiếu nại của người mua bảo hiểm, sau đó đề nghị các bên tự thỏa thuận hoặc có thể khởi kiện để yêu cầu tòa án giải quyết tranh chấp⁷⁶. Như vậy, thực tế người mua bảo hiểm khi gửi

⁷⁵ Hiệp hội Bảo hiểm, 2019. Tranh chấp bảo hiểm – trọng tài liệu có hiệu quả.

<<https://iav.vn/vong-quanh-thi-truong/73374-tranh-chap-bao-hiem-trong-tai-lieu-co-hieu-qua>>.

[Ngày truy cập: 01/8/2021]

⁷⁶ Kim Lan, 2021. Những tranh chấp bồi thường bảo hiểm kéo dài.

<<https://tinnhanhchungkhoan.vn/nhung-tranh-chap-boi-thuong-bao-hiem-keo-dai-post262547.html>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]

đơn đến Cục quản lý, giám sát bảo hiểm họ mong muốn nhận được kết quả xem xét bồi thường khả quan hơn, nhưng sau cùng họ vẫn phải khởi kiện tại tòa án. Về lý thuyết, Cục quản lý, giám sát bảo hiểm giải quyết như trên là phù hợp với chức năng của họ. Cơ quan này không có thẩm quyền buộc doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện bồi thường bảo hiểm, cũng không phải cơ quan có quyền đưa ra quyết định việc xem xét bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm là đúng hay sai.

Ngoài việc bồi thường chưa đúng yêu cầu dẫn đến tranh chấp, một thực trạng khác mà nhiều người mua bảo hiểm than phiền đó là việc chậm trễ hỗ trợ ban đầu của doanh nghiệp bảo hiểm khi xảy ra tai nạn, hoặc thủ tục, hồ sơ yêu cầu bồi thường phức tạp⁷⁷. Hiện nay, thông qua các vụ việc khiếu nại của người mua bảo hiểm, Cục quản lý, giám sát bảo hiểm thuận lợi hơn để kiến nghị các sửa đổi pháp luật để bảo vệ tốt hơn quyền lợi của người mua bảo hiểm, cũng như ngăn chặn trục lợi bảo hiểm.

Một nhận định cho rằng “*Tỷ lệ chi trả bồi thường luôn tỷ lệ nghịch với lợi nhuận, nên việc nhà bảo hiểm tìm cách giảm tỷ lệ này ở mức thấp nhất là dễ hiểu*”⁷⁸. Nếu có tranh chấp xảy ra và bị buộc phải bồi thường, ngoài số tiền bồi thường được xác định theo pháp luật thì thông thường doanh nghiệp bảo hiểm cũng chỉ bị buộc trả thêm lãi do chậm thanh toán bồi thường nếu khách hàng có yêu cầu, trong khi đó họ đã chiếm dụng số tiền bồi thường này trong thời gian dài. Do vậy, việc kiểm tra, giám sát như hiện nay là chưa đủ để nâng cao trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm. Trước đây, Nghị định số 103/2008/NĐ-CP có quy định về xử phạt các hành vi vi phạm quy định về xem xét bồi thường bảo hiểm đối với doanh nghiệp bảo hiểm như: “*phạt tiền 10.000.000 đồng đối với doanh nghiệp bảo hiểm, Tổng giám đốc (Giám đốc) và người liên quan thực hiện giải quyết bồi thường không đúng quy định*”; “*phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 70.000.000 đồng đối với... doanh nghiệp bảo hiểm từ chối thực hiện nghĩa vụ bồi thường bảo hiểm đã*

⁷⁷ L.Thanh, 2020. Cục Quản lý, giám sát bảo hiểm: Thủ tục bồi thường bảo hiểm xe máy đúng là có vấn đề. <<https://tuoitre.vn/cuc-quan-ly-giam-sat-bao-hiem-thu-tuc-boi-thuong-bao-hiem-xe-may-dung-la-co-van-de-20200522122818639.htm>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]

⁷⁸ Kim Lan, 2021. Những tranh chấp bồi thường bảo hiểm kéo dài.

<<https://tinnhanhchungkhoan.vn/nhung-tranh-chap-boi-thuong-bao-hiem-keo-dai-post262547.html>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]

được giao kết”. Tuy vậy, khi đang có tranh chấp về hợp đồng bảo hiểm thì cơ quan có thẩm quyền xử phạt tự mình xác định doanh nghiệp bảo hiểm có các hành vi vi phạm là chưa đủ cơ sở.

Thực tế, các tranh chấp bảo hiểm xuất phát từ nhiều nguyên nhân, ngoài việc doanh nghiệp bảo hiểm thiếu trách nhiệm trong xem xét bồi thường, một thực trạng khác đó là hành vi trục lợi bảo hiểm. Hành vi này là có chủ đích nên được thực hiện rất tinh vi, thường xảy ra ở bảo hiểm phi nhân thọ, trong đó có bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG mà doanh nghiệp bảo hiểm khó có thể phát hiện, do họ là tổ chức dân sự, không đủ quyền lực để điều tra vụ tai nạn⁷⁹. Thông qua việc Nhà nước kiểm tra hoạt động bồi thường, doanh nghiệp bảo hiểm có khả năng làm rõ hơn về các trường hợp này.

Do vậy, Cục quản lý, giám sát bảo hiểm và cơ quan thanh tra chuyên ngành cần tăng cường hơn nữa việc kiểm tra hoạt động bồi thường của các doanh nghiệp bảo hiểm, đẩy mạnh xử phạt đối với các hành vi vi phạm. Cụ thể, có thể tiến hành các biện pháp như:

- Định kỳ kiểm tra việc tuân thủ thời hạn xem xét bồi thường của các doanh nghiệp bảo hiểm.
- Các khiếu nại từ người mua bảo hiểm liên quan đến xem xét bồi thường, cần có sự theo dõi, giám sát xuyên suốt các giai đoạn xử lý của doanh nghiệp bảo hiểm từ khi tiếp nhận khiếu nại đến khi vụ việc được giải quyết xong, kể cả giải quyết tại các cơ quan xét xử.
- Phối hợp với hệ thống tòa án, thống kê các tranh chấp bảo hiểm, để có đánh giá và nhìn nhận bao quát hơn về thực trạng tranh chấp bảo hiểm. Ngoài ra, trên cơ sở các kết quả giải quyết tranh chấp hợp đồng bảo hiểm, sẽ có cơ sở để ra các quyết định xử phạt hành chính đối với các hành vi vi phạm trong hoạt động bồi thường bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm, cũng như các hành vi trục lợi bảo hiểm của người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm.

3.2.2. Nâng cao nhận thức xã hội về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới

⁷⁹ Nguyễn Thị Hoài Thu, 2016. Hoàn thiện các quy định của pháp luật để ngăn ngừa trục lợi bảo hiểm ở Việt Nam. <<http://www.lapphap.vn/Pages/tintuc/tinchitiet.aspx?tintucid=208563>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]

Theo thống kê của Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam, tỷ lệ tham gia bảo hiểm bắt buộc của xe máy chỉ khoảng 30% trong tổng số gần 60 triệu xe; tỷ lệ tham gia của ô tô là 90% trong tổng số trên 3 triệu xe⁸⁰. Số liệu trên cho thấy thực tế sự thờ ơ của người dân đối với bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG mặc dù đã được Nhà nước đã tuyên truyền, vận động tham gia, thậm chí xử phạt hành chính nếu không tham gia. Những lợi ích do bảo hiểm bắt buộc TNDS mang lại là không bàn cãi, nhưng trên thực tế có tình trạng mua bảo hiểm chỉ để “phòng ngừa” việc bị cảnh sát giao thông kiểm tra khi tham gia giao thông⁸¹. Thực trạng trên có nguyên do từ tâm lý ngại phải trải qua các trình tự, chuẩn bị giấy tờ để nhận được tiền bồi thường rườm rà, mất thời gian; đồng thời nhận thức chưa đầy đủ, thậm chí sai lệch về bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG; ngoài ra, các tai nạn có thiệt hại nhỏ là đa số, họ thường lựa chọn phương án tự thỏa thuận giải quyết với nhau mà không nhờ đến cơ quan công an và doanh nghiệp bảo hiểm do vậy càng dẫn đến tâm lý không mặn mà tham gia bảo hiểm.

Do vậy, bên cạnh việc hoàn thiện các quy định pháp luật, giải phóng bớt các nghĩa vụ của người mua bảo hiểm trong việc cung cấp hồ sơ bồi thường, nâng cao tinh thần trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm thông qua việc kiểm tra, giám sát của các cơ quan Nhà nước. Cần tiếp tục đẩy mạnh hơn việc nâng cao nhận thức của xã hội về loại bảo hiểm này. Bảo hiểm vốn là một ngành kinh tế đang ở giai đoạn bắt đầu phát triển tại Việt Nam, ấn tượng của người dân đối với bảo hiểm là tình trạng mơ hồ về quyền lợi lẫn nghĩa vụ, hợp đồng nhiều trang, nhiều thuật ngữ khó hiểu, nên cách nhìn của người dân đối với bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG cũng bị ảnh hưởng dẫn đến khó khăn trong việc nâng cao nhận thức của xã hội. Do đó, việc nâng cao nhận thức của xã hội cần được thực hiện đối với nhiều đối tượng, không chỉ phía người mua bảo hiểm, mà ngay cả phía doanh nghiệp bảo hiểm, đại lý bảo hiểm cũng cần nhận thức được trách nhiệm của mình

⁸⁰ Mai Trinh, 2020. Điểm mới trong dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. <<http://baochinhphu.vn/Chinh-sach-moi/Diem-moi-trong-du-thao-Nghi-dinh-ve-bao-hiem-bat-buoc-TNDS-cua-chu-xe-co-gioi/416389.vgp>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]

⁸¹ Anh Phương, 2020. Thực trạng tham gia bảo hiểm trách nhiệm dân sự. <<http://www.csgt.vn/tintuc/12077/Thuc-trang-tham-gia-bao-hiem-trach-nhiem-dan-su.html>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]



LUẬT SƯ TLT – TLT LEGAL

Website: TLTLegal.com – Tel: 0862667736

Phòng 1206 Tầng 12, Tòa nhà Citilight, 45 Võ Thị Sáu, Quận 1, TP.HCM

trong việc tư vấn bán bảo hiểm, tuân thủ các nghĩa vụ đối với khách hàng để cải thiện nhận thức của họ đối với bảo hiểm bắt buộc TNDS của CXCG từ đó dần thay đổi nhận thức của xã hội.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Anh Phương, 2020. Thực trạng tham gia bảo hiểm trách nhiệm dân sự.
<<http://www.csqt.vn/tintuc/12077/Thuc-trang-tham-gia-bao-hiem-trach-nhiem-dan-su.html>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]
2. Anh Vũ, 2019. Năm 2019: Mỗi ngày 21 người chết vì tai nạn giao thông
<<https://thanhvien.vn/thoi-su/nam-2019-moi-ngay-21-nguoi-chet-vi-tai-nan-giao-thong-1164358.html>>. [Ngày truy cập: 16/5/2020].
3. Bùi Thị Thanh Hằng, 2017. “Trách nhiệm dân sự”, “chế tài” hay “biện pháp khắc phục” đối với hành vi vi phạm hợp đồng? Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp, số 3 (331), tháng 2/2017
4. Dennis Kessler, Rispue No 17, Jan – Mars 1994
5. Đỗ Văn Đại. Những vấn đề pháp lý phát sinh trong thực tiễn về bảo hiểm phi nhân thọ nên có án lệ.
<<https://www.toaan.gov.vn/webcenter/portal/anle/chitietnghiencuu?dDocName=TAN D094209>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]
6. Đỗ Phương Thảo, 2018. Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm trong hợp đồng kinh doanh bảo hiểm. <<https://tapchitoaan.vn/bai-viet/kinh-te/loai-tru-trach-nhiem-bao-hiem-trong-hop-dong-kinh-doanh-bao-hiem>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]
7. Helm, R. E. 1968. Motor Vehicle Liability Insurance: A Brief History. John's L. Rev., Vol 43, 25-56
8. Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam, 2019. Tranh chấp bảo hiểm – trọng tài liệu có hiệu quả.
<<https://iav.vn/vong-quanh-thi-truong/73374-tranh-chap-bao-hiem-trong-tai-lieu-co-hieu-qua>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]
9. Kim Lan, 2021. Những tranh chấp bồi thường bảo hiểm kéo dài.
<<https://tinnhanhchungkhoan.vn/nhung-tranh-chap-boi-thuong-bao-hiem-keo-dai-post262547.html>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]
10. L.Thanh, 2020. Cục Quản lý, giám sát bảo hiểm: Thủ tục bồi thường bảo hiểm xe máy đúng là có vấn đề. <<https://tuoitre.vn/cuc-quan-ly-giam-sat-bao-hiem-thu-tuc>>

boi-thuong-bao-hiem-xe-may-dung-la-co-van-de-20200522122818639.htm>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]

11. Lê Thị Hương Giang, Phạm Thị Thúy Hằng, 2019. Hoàn thiện các quy định pháp luật về loại trừ trách nhiệm bảo hiểm trong bảo hiểm phi nhân thọ. Báo cáo tại hội thảo “Pháp luật kinh doanh bảo hiểm và giải quyết tranh chấp trong lĩnh vực bảo hiểm phi nhân thọ”. Toàn án nhân dân tối cao. Nha Trang. Tháng 8/2019.
12. Mai Trinh, 2020. Điểm mới trong dự thảo Nghị định về bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới. <<http://baochinhphu.vn/Chinh-sach-moi/Diem-moi-trong-du-thao-Nghi-dinh-ve-bao-hiem-bat-buoc-TNDS-cua-chu-xe-co-gioi/416389.vgp>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]
13. Monique Gaultier, Généralité sur l’assurance, Project d’assur, L’escole supérieur des Finances et de la Comptalibité de Hanoi FFSA, Hanoi-1994
14. Nguyễn Huy Hoàng, 2019. Thấy gì phía sau những con số thống kê TNGT hàng năm? <<https://vovgiaothong.vn/thay-gi-phia-sau-nhung-con-so-thong-ke-tngt-hang-nam>>. [Ngày truy cập: 16/5/2020]
15. Nguyễn Tiến Hùng, 2007. Nguyên lý và thực hành bảo hiểm. Nhà xuất bản tài chính.
16. Nguyễn Thị Hoài Thu, 2016. Hoàn thiện các quy định của pháp luật để ngăn ngừa trục lợi bảo hiểm ở Việt Nam. <<http://www.lapphap.vn/Pages/tintuc/tinchitiet.aspx?tintucid=208563>>. [Ngày truy cập: 01/8/2021]
17. T.Anh, 2017. Ý nghĩa nhân văn của công tác hỗ trợ nhân đạo nạn nhân tai nạn giao thông. <<http://www.csgt.vn/tintuc/7069/Y-nghia-nhan-van-cua-cong-tac-ho-tro-nhan-dao-nan-nhan-tai-nan-giao-thong.html>>. [Ngày truy cập: 20/6/2021]
18. Tạ Thị Thùy Trang, 2020. Một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe máy. Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp số 13 (413), tháng 7/2020
19. United Kingdom. Road Traffic Act, 1930. Article 35.
20. Vũ Thị Hải Yến, 2010. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra. <<https://thongtinphapluatdansu.edu.vn/2010/04/06/4727-4/>>. [Ngày truy cập 01/8/2021]

DANH MỤC VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

1. Luật Kinh doanh bảo hiểm năm 2000;
2. Luật Kinh doanh bảo hiểm sửa đổi, bổ sung năm 2010;
3. Bộ luật Dân sự năm 2015;
4. Nghị quyết số 03/2006/NQ-HĐTP ngày 08/7/2006 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao về việc hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật Dân sự năm 2005 về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng;
5. Nghị định số 30-HĐBT ngày 10/3/1988 (hết hiệu lực);
6. Nghị định số 115/1997/NĐ-CP (hết hiệu lực);
7. Nghị định số 103/2008/NĐ-CP ngày 16/9/2008 về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (hết hiệu lực);
8. Nghị định số 03/2021/NĐ-CP ngày 15/01/2021 về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới;
9. Thông tư số 04/2021/TT-BTC ngày 15/01/2021 quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 03/2021/NĐ-CP về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới;
10. Thông tư số 22/2016/TT-BTC ngày 16/02/2016 về việc 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 (hết hiệu lực);
11. Thông tư số 43/2014/TT-BTC ngày 11/4/2014 (hết hiệu lực);
12. Thông tư số 63/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 về quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của lực lượng Cảnh sát giao thông;
13. Quyết định số 23/2007/QĐ-BTC (hết hiệu lực).