



## MỘT SỐ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ BẢO HIỂM BẮT BUỘC TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CỦA CHỦ XE CƠ GIỚI

**CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM**  
**BỘ TÀI CHÍNH**

### I. KINH NGHIỆM CỦA NHẬT BẢN

#### 1. Quá trình phát triển của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới (CALI) tại Nhật Bản

- Vào cuối những năm 1940, ngành công nghiệp ô tô của Nhật Bản phát triển nhanh chóng. Số lượng xe ô tô tăng từ 140.000 (năm 1945) lên 1,5 triệu (năm 1955). Theo là sự gia tăng về tai nạn giao thông; số vụ tai nạn giao thông tăng từ 12.000 vụ (năm 1945) lên hơn 80.000 vụ (năm 1995).

- Tuy nhiên, tại thời điểm đó không có quy định pháp luật cụ thể liên quan đến bồi thường tai nạn giao thông, dẫn đến 2 vấn đề: (i) một là nạn nhân gặp khó khăn trong việc thu thập các tài liệu chứng minh tổn thất của họ; (ii) người gây tai nạn khó có đủ tài chính để bồi thường cho những vụ tổn thất lớn. Trên cơ sở như vậy, năm 1955, Luật Bảo đảm trách nhiệm dân sự xe cơ giới ra đời nhằm quy định về trách nhiệm bồi thường và cơ chế bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự chủ xe cơ giới (CALI) nhằm đảm bảo bù đắp kịp thời cho các nạn nhân tai nạn giao thông.

#### 2. Các nội dung chính của chế độ CALI

##### 2.1. Khuôn khổ pháp luật

- Chế độ bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ xe cơ giới - CALI chịu sự điều chỉnh của các quy định liên quan đến bồi thường trách nhiệm dân sự tại Bộ Luật dân sự và các quy định của Luật Bảo đảm trách nhiệm dân sự xe cơ giới (Luật về CALI). Trong đó, theo quy định tại Luật Bảo đảm trách nhiệm dân sự xe cơ giới:

+ Theo quy định tại Điều 3 Luật về CALI, khi một cá nhân vận hành xe cơ giới tham gia giao thông tại Nhật Bản gây tai nạn chết người hoặc thương tật cho bên thứ ba thì cá nhân đó phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho nạn nhân. Cá nhân đó chỉ không phải chịu trách nhiệm bồi thường khi chứng minh được mình

<sup>1</sup> Sử dụng hình ảnh minh họa trên trang [alternatifbank.com.tr](http://alternatifbank.com.tr) - Civillawinfor

không có lỗi trong vụ tai nạn, có hành vi cố ý hoặc lỗi của cá nhân và xe cơ giới được vận hành trong điều kiện đảm bảo an toàn kỹ thuật.

+ Theo quy định tại Điều 5 Luật về CALI, tất cả xe cơ giới tham gia giao thông bắt buộc phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự (CALI) hoặc bảo hiểm trách nhiệm dân sự tương hỗ (CALMA) để đảm bảo về tài chính bồi thường cho nạn nhân tai nạn giao thông.

- Quy định tại Điều 3 Luật về CALI đã chuyển trách nhiệm chứng minh lỗi từ nạn nhân sang lái xe. Tuy nhiên, việc chứng minh cả ba điều kiện quy định tại Điều này để không phải chịu trách nhiệm dân sự là rất khó. Do đó, trên thực tế, lái xe phải chịu trách nhiệm bồi thường bất kể có lỗi hay không (*de facto no fault liability*), đảm bảo hầu hết các nạn nhân tai nạn giao thông đều được nhận bồi thường.

## **2.2. Các nguyên tắc chính của chế độ CALI**

### ***a) Thứ nhất, nguyên tắc bắt buộc***

Quy định bắt buộc áp dụng cho cả DNBH và bên mua bảo hiểm, cụ thể:

- Quy định bắt buộc áp dụng đối với đối với lái xe: Tất cả xe cơ giới khi tham gia giao thông tại Nhật Bản đều phải tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự. Nếu lái xe không có CALI, sẽ bị cấm lái xe trong vòng 1 năm và bị phạt hơn 500.000 Yên và cao hơn có thể bị thu bằng lái (6 điểm vi phạm).

- Quy định bắt buộc đối với DNBH: Tất cả DNBH được cấp phép kinh doanh bảo hiểm xe cơ giới không được từ chối bán bảo hiểm CALI trừ trường hợp có lý do chính đáng theo quy định, bao gồm vi phạm nghĩa vụ đóng phí hoặc nghĩa vụ cung cấp thông tin khi giao kết hợp đồng bảo hiểm.

### ***b) Thứ hai, thống nhất mức trách nhiệm bảo hiểm***

Chính phủ quy định mức trách nhiệm bảo hiểm của CALI thống nhất giữa các doanh nghiệp bảo hiểm là như nhau. Mức trách nhiệm bảo hiểm được quy định như sau: (i) Trường hợp chết: 30 triệu Yên; (ii) Thương tật vĩnh viễn bao gồm: thương tật vĩnh viễn cần phải có người chăm sóc: 30 – 40 triệu Yên; thương tật vĩnh viễn khác: 0,75 – 30 triệu Yên; (iii) Thiệt hại khác về người: 1,2 triệu Yên.

### ***c) Thứ ba, thống nhất tiêu chuẩn về quyền lợi bảo hiểm***

Luật về CALI quy định DNBH thực hiện bồi thường đối với các quyền lợi chết, thương tật vĩnh viễn và chi phí y tế theo theo các tiêu chuẩn do Thủ tướng và Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông (MLIT) quy định, bao gồm:

- Về mức trach snhieemj bảo hiểm:

+ Quyền lợi chết bao gồm chi phí mai táng, bồi thường tổn thất thu nhập (theo công thức quy định), hỗ trợ tổn thất khác: Tối đa 30 triệu yên/người/vụ.

+ Quyền lợi về thương tật vĩnh viễn bao gồm bồi thường tổn thất thu nhập (theo công thức quy định), hỗ trợ tổn thất khác: Tối đa 40 triệu yên/người/vụ (thương tật loại 1); 30 triệu yên/người/vụ (thương tật loại 2).

+ Quyền lợi thiệt hại khác về người bao gồm bồi thường chi phí y tế, bồi thường tổn thất thu nhập cho các ngày nằm viện, không thể đi làm, hỗ trợ tổn thất khác: Tối đa 1,2 triệu yên/người/vụ.

- Yêu cầu đòi bồi thường trực tiếp (direct claim by third party): Trường hợp đã xác định được chủ xe cơ giới có trách nhiệm bồi thường cho nạn nhân, nạn nhân có thể trực tiếp yêu cầu DNBH bồi thường trong phạm vi mức trách nhiệm bảo hiểm theo quy định.

- Tạm ứng bồi thường: Nạn nhân được quyền yêu cầu DNBH tạm ứng bồi thường trước khi số tiền bồi thường cuối cùng được xác định cụ thể. Số tiền tạm ứng bồi thường là đến 2,9 triệu yên đối với trường hợp chết; và đến 400.000 yên đối với thương tật.

- Bồi thường trường hợp lỗi thuộc về bên thứ 3: Để nhằm mục tiêu nhân đạo, chính sách của CALI chỉ quy định:

+ Chỉ giảm trừ số tiền bồi thường trường hợp lỗi của bên thứ 3 từ 70% trở lên; mức giảm trừ bồi thường tối đa là 50% và chỉ áp dụng trong trường hợp lỗi của bên thứ 3 lên tới gần 100%.

+ Ngoài ra, trong trường hợp không xác định được mối quan hệ nhân quả giữa vụ tai nạn và thiệt hại về người, quy định cho phép DNBH vẫn thực hiện bồi thường lên đến 50% mức trách nhiệm theo quy định.

*d) Thứ tư, nguyên tắc kinh doanh bảo hiểm TNDS không lợi nhuận, không lỗ (no profit, no loss - NPNL)*

DNBH không có lợi nhuận và không bị lỗ khi triển khai CALI. Nguyên tắc này đảm bảo tính chất nhân đạo, xã hội và cộng đồng của chế độ CALI. Để thực hiện nguyên tắc này, pháp luật quy định:

- Luật về CALI quy định phí bảo hiểm CALI được tính toán ở mức thấp nhất có thể để chỉ đảm bảo chi phí kinh doanh. Như vậy, trong cơ cấu tính phí bảo hiểm CALI sẽ không bao gồm cấu phần biên lợi nhuận.

- Quy định hạch toán kết quả kinh doanh CALI tách riêng với các nghiệp vụ khác. Như vậy, lợi nhuận và tổn thất của doanh nghiệp bảo hiểm không bị ảnh hưởng bởi kết quả kinh doanh CALI.

- Cùng với quy định hạch toán riêng, cơ chế quỹ tương hỗ chung (CALI Pool) về CALI cho phép các DNBH có triển khai CALI tập hợp lãi, lỗ của tất cả các DNBH trên thị trường. CALI Pool sẽ điều hòa, bù lỗ cho các DNBH thua lỗ về kinh doanh CALI. Các khoản thặng dư, lợi nhuận còn lại sau khi bù lỗ cho các DNBH thua lỗ sẽ được dùng chi cho đề phòng, hạn chế tai nạn giao thông, hỗ trợ nạn nhân tai nạn giao thông và tăng cường dịch vụ cấp cứu tai nạn giao thông.

*đ) Thứ năm, Hội đồng CALI quyết định các vấn đề trọng yếu của cơ chế CALI*

Hội đồng CALI được thành lập và đặt tại FSA theo quy định của Luật về CALI. Hội đồng quyết định các vấn đề trọng yếu liên quan đến hoạt động của CALI, bao gồm cấp phép triển khai bảo hiểm CALI cho các DNBH; phê duyệt phí bảo hiểm gộp tiêu chuẩn về CALI. Hội đồng CALI gồm 13 thành viên, trong đó có các chuyên gia học thuật và các chuyên gia về lĩnh vực giao thông, xe cơ giới, chuyên gia về bảo hiểm (trong đó có 1 giám đốc của GIROJ), chủ tịch do các thành viên tự bầu.

### **2.3. Các quy định có liên quan khác**

*a) Phí bảo hiểm gộp tiêu chuẩn (SFR) của CALI*

Phí SFR được Tổ chức định phí bảo hiểm phi nhân thọ (GROJ) tính toán và báo cáo FSA phê chuẩn trước khi áp dụng. Thời gian FSA thẩm định phí SFR là 90 ngày kể từ ngày nhận được hồ sơ của GIROJ. Trong quá trình thẩm định FSA phải lấy ý kiến của Hội đồng CALI và phải có được sự chấp thuận đồng ý của MLIT. Quy trình tính toán, thẩm định, phê chuẩn SFR được thể hiện cụ thể theo sơ đồ tại Phụ lục 1 kèm theo. Sau khi SFR được phê chuẩn, các DNBH có thể sử dụng mức phí này thông qua việc đệ trình sự chấp thuận của FSA. Việc các DNBH áp dụng mức phí SFR do GIROJ tính toán, công bố được miễn trừ theo quy định của pháp luật cạnh tranh.

*b) Giám định bồi thường*

Giám định bồi thường được thực hiện bởi Trung tâm giám định bồi thường CALI của GIROJ nhằm thỏa mãn 2 mục tiêu: (i) Tất cả cá nhân đều nhận được công bằng và phù hợp; Giám định bồi thường (giám định tổn thất) cần được tiến hành kịp thời vì quyền lợi của nạn nhân. Quy trình giám định CALI được thể hiện cụ thể theo sơ đồ tại Phụ lục 2 kèm theo.

*c) Cơ chế giải quyết tranh chấp về bồi thường CALI*

Nhằm đảm bảo việc giải quyết bồi thường được thực hiện khách quan và bình đẳng, Luật về CALI quy định cơ chế giải quyết tranh chấp bồi thường thông qua việc giao Thủ tướng Chính phủ thành lập Tổ chức giải quyết tranh chấp bồi thường CALI theo đề xuất của MLIT.

*d) Quỹ bồi thường trách nhiệm dân sự của Nhà nước*

Quỹ được thành lập nhằm mục đích chi trả bồi thường cho các nạn nhân tai nạn giao thông trong các trường hợp: (i) lái xe gây tai nạn bỏ chạy; (ii) lái xe gây tai nạn không có bảo hiểm CALI; (iii) xe gây tai nạn là xe ăn bị mất cấp. Đây là các trường hợp nạn nhân sẽ không được chi trả theo chế độ CALI, thay vào đó Nhà nước sẽ dùng Quỹ bồi thường trách nhiệm dân sự để bồi thường cho nạn nhân. Quỹ chịu sự quản lý, giám sát của Bộ MLIT; nguồn kinh phí được trích từ doanh thu phí bảo hiểm CALI (tỷ lệ hiện nay là 0,5%). Việc giám định, thực hiện bồi thường được Quỹ ủy quyền cho GIROJ và một số DNBH thực hiện.

**2.4. Một số kết quả hoạt động của CALI**

*Đơn vị: Nghìn Yên*

Năm tài chính	Số lượng xe	Phí bảo hiểm	Số tiền bồi thường		
			Chết	Thương tật	Tổng cộng
2013	38.297.097	1.028.327.183	99.454.819	708.022.604	708.477.423
2014	38.654.126	1.034.178.479	96.959.742	699.261.837	796.221.579
2015	38.560.559	1.025.949.786	90.941.312	703.980.613	794.811.925

**3. Tổ chức định phí bảo hiểm phi nhân thọ GIROJ và vai trò trong việc triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới**

**3.1. Quá trình hình thành và phát triển**

- Ngày 1/11/1948, bộ phận thực hiện các chức năng về tính phí bảo hiểm và dữ liệu bồi thường của bảo hiểm hỏa hoạn và bảo hiểm hàng hải của Hiệp hội bảo hiểm hàng hải và hỏa hoạn của Nhật Bản được tách ra để hình thành tổ chức định phí bảo hiểm tài sản và bảo hiểm thiệt hại (PCIRO).

- Để khắc phục tình hình gia tăng nhanh chóng của các vụ tai nạn giao thông sau Đại chiến thế giới II, Luật đảm bảo trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới được ban hành vào năm 1955, quy định tất cả các xe cơ giới đều phải tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (CALI). Theo đó, ngày 8/01/1964,

Tổ chức tính phí bảo hiểm xe cơ giới Nhật Bản (AIRO) được tách ra từ PCIRO, trở thành tổ chức độc lập tính phí bảo hiểm xe cơ giới (bao gồm CALI và bảo hiểm xe cơ giới tự nguyện VAI) và thực hiện giám định bồi thường cho cho CALI.

- Sau khoảng 40 năm hoạt động độc lập, cùng với xu hướng nới lỏng quản lý và tự do hóa vào thập kỷ 90 của thế kỷ trước, vào ngày 1/7/2002, PCIRO và AIRO quyết định sát nhập và trở thành Tổ chức tính phí bảo hiểm phi nhân thọ (NLIRO) và đổi tên thành GIROJ vào ngày 1/4/2013.

### **3.2. Chức năng, nhiệm vụ của GIROJ**

#### *a) Tổng quan về tổ chức và hoạt động của GIROJ*

- GIROJ là tổ chức tư nhân, phi lợi nhuận với sứ mệnh được ghi rõ trong Điều lệ thành lập và hoạt động là nhằm thúc đẩy sự phát triển lành mạnh của thị trường bảo hiểm phi nhân thọ và bảo vệ quyền quyền lợi của bên mua bảo hiểm.

- GIROJ được thành lập và hoạt động theo quy định của Luật về các Tổ chức định phí bảo hiểm phi nhân thọ (The Act on Non-Life Insurance Rating Organizations); cơ quan quản lý, giám sát hoạt động của GIROJ là Cơ quan giám sát tài chính Nhật Bản (FSA).

- Theo quy định của Luật về các Tổ chức định phí bảo hiểm phi nhân thọ (Điều 3), trên có sự chấp thuận của Thủ tướng Chính phủ (FSA là cơ quan được Thủ tướng Chính phủ ủy quyền), một tổ chức định phí bảo hiểm phi nhân thọ có thể thành lập nếu có từ hai thành viên trở lên là doanh nghiệp bảo hiểm phi nhân thọ (DNBH). Hiện nay, GIROJ có thành viên là tất cả các DNBH và doanh nghiệp tái bảo hiểm đang hoạt động trên thị trường bảo hiểm phi nhân thọ Nhật Bản (36 thành viên).

- Về cơ cấu tổ chức hoạt động:

+ Hội đồng thành viên là cơ quan quản trị cao nhất của GIROJ, bao gồm đại diện của các công ty thành viên. Hội đồng thành viên có chức năng, nhiệm vụ ban hành, sửa đổi, bổ sung Điều lệ thành lập và hoạt động; thông qua ngân sách, kế hoạch hoạt động; bổ nhiệm các giám đốc và kiểm toán nội bộ.

+ Ban giám đốc có chức năng quyết định những vấn đề hoạt động thường xuyên của GIROJ, bao gồm 24 người, trong đó có 6 người đại diện cho các DNBH thành viên, còn lại là các thành viên độc lập từ các lĩnh vực nghiên cứu, đào tạo, báo chí, đại diện người tiêu dùng nhằm đảm bảo tính trung lập và khách quan trong công tác điều hành.

+ Về mạng lưới hoạt động, GIROJ có trụ sở chính tại Tokyo và các văn phòng trên khắp cả nước. Hiện GIROJ có tổng số 2.717 nhân viên, bao gồm 477 người tại trụ sở chính và 2.169 người tại các chi nhánh khu vực (8 chi nhánh), văn phòng giám định giám định bồi thường CALI tại cơ sở (54 văn phòng).

- Về ngân sách hoạt động của GIROJ, kinh phí hoạt động chủ yếu được trích từ doanh thu phí bảo hiểm CALI (đã được nằm trong cơ cấu tính phí bảo hiểm CALI) vào khoảng 215 triệu USD/năm; một phần từ phí thành viên thu từ các DNBH thành viên, khoảng 30 triệu USD/năm, và từ các khoản thu dịch vụ khác.

#### *b) Về chức năng, nhiệm vụ của GIROJ*

Theo quy định tại Điều 7-2 của Luật về các Tổ chức định phí bảo hiểm phi nhân thọ, các tổ chức tính phí bảo hiểm phi nhân thọ được phép thực hiện một hoặc toàn bộ các hoạt động về: (i) Tính toán, cung cấp phí thuần tham khảo, phí gộp tiêu chuẩn cho các DNBH thành viên; (ii) Thu thập dữ liệu, nghiên cứu việc tính phí bảo hiểm phục vụ các DNBH thành viên; (iii) Tuyên truyền, phổ biến kiến thức về phí bảo hiểm; (iv) Các hoạt động khác theo quy định pháp luật. Hiện nay, GIROJ được DNBH thành viên thành lập nhằm thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến tính toán, cung cấp phí bảo hiểm thuần tham khảo, phí bảo hiểm gộp tiêu chuẩn; giám định bồi thường CALI; xây dựng, quản lý ngân hàng dữ liệu thống kê về bảo hiểm, cụ thể như sau:

- *Tính toán, cung cấp phí bảo hiểm thuần tham khảo, phí bảo hiểm gộp tiêu chuẩn của các sản phẩm bảo hiểm phi nhân thọ:*

+ Dựa trên các số liệu thống kê được thu thập từ dữ liệu báo cáo của các thành viên, GIROJ sẽ tính toán phí bảo hiểm thuần tham khảo của các sản phẩm bảo hiểm phi nhân thọ, bao gồm: bảo hiểm xe cơ giới tự nguyện, bảo hiểm cháy nổ, bảo hiểm tai nạn cá nhân và bảo hiểm chăm sóc sức khỏe. Mức phí bảo hiểm do GIROJ công bố được sử dụng làm cơ sở để Cơ quan giám sát tài chính Nhật Bản (FSA) xem xét trong quá trình phê chuẩn sản phẩm bảo hiểm.

+ Tính toán, cung cấp phí bảo hiểm gộp tiêu chuẩn cho các sản phẩm bảo hiểm bắt buộc tại Nhật Bản (bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự chủ xe cơ giới - CALI) và bảo hiểm động đất. Mức phí do GIROJ cung cấp, sau khi được FSA phê chuẩn, sẽ được áp dụng chung cho toàn bộ các doanh nghiệp bảo hiểm triển khai sản phẩm bảo hiểm bắt buộc.

- *Giám định bồi thường hợp đồng bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự chủ xe cơ giới (CALI):*

+ Bảo hiểm CALI là cơ chế mang tính chất nhân đạo, xã hội và cộng đồng cao. Việc triển khai thực hiện CALI đòi hỏi tính tuân thủ, khách quan, công bằng và chịu sự giám sát chặt chẽ của cơ quan nhà nước cũng như cộng đồng. Do đó, khác với các nghiệp vụ bảo hiểm tự nguyện, việc giám định bồi thường cần được thực hiện bởi một cơ quan độc lập. Tại Nhật Bản, nhiệm vụ này được giao cho GIROJ.

+ Quy trình thực hiện giám định bồi thường CALI bao gồm các bước như sau: bên mua bảo hiểm nộp hồ sơ bồi thường cho DNBH -> DNBH rà soát, đảm bảo hồ sơ đầy đủ và chuyển hồ sơ bồi thường cho GIROJ -> GIROJ thực hiện giám định để đưa ra kiến nghị liên quan đến sự kiện có thuộc phạm vi bồi thường hay không và mức bồi thường là bao nhiêu -> Báo cáo giám định sẽ được gửi cho DNBH xem xét, quyết định bồi thường. Hàng năm, GIROJ thực hiện vào khoảng 1,4 triệu cuộc giám định bồi thường CALI.

- *Xây dựng và quản lý ngân hàng dữ liệu thống kê về bảo hiểm:*

GIROJ tập hợp và cung cấp các số liệu thống kê bảo hiểm chung của thị trường bảo hiểm. Các thông tin được thu thập bao gồm các thông tin về hệ thống bảo hiểm, sản phẩm bảo hiểm, xu hướng nhu cầu nội địa, thị trường bảo hiểm ngoài nước. Những thông tin này được sử dụng tham chiếu cho việc tính toán rủi ro của các doanh nghiệp bảo hiểm. GIROJ đồng thời cung cấp dịch vụ tư vấn cho các thành viên có nhu cầu về thống kê bảo hiểm, hỗ trợ định phí, xây dựng điều khoản hợp đồng, ước tính bồi thường liên quan đến tổn thất về động đất, lũ lụt.

#### **4. Bài học kinh nghiệm của Nhật Bản**

Qua nghiên cứu kinh nghiệm xây dựng chính sách và triển khai bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới tại Nhật Bản, có thể rút ra được một số bài học và khả năng xem xét, áp dụng tại Việt Nam, cụ thể:

- Triển khai bảo hiểm TNDS theo nguyên tắc “*no profit, no loss*” nhằm phát huy vai trò nhân đạo của chính sách này. Đồng thời, nguyên tắc này sẽ gắn liền với việc hạch toán riêng kết quả kinh doanh bảo hiểm TNDS và thiết lập quỹ tương hỗ bảo hiểm của tất cả các DNBH nhằm điều hòa lãi, lỗ về kinh doanh bảo hiểm TNDS trên toàn thị trường.

- Để tăng cường công tác giải quyết bồi thường theo hướng công bằng, khách quan, đảm bảo quyền lợi của nạn nhân, xem xét nghiên cứu:

+ Thực hiện toàn bộ công tác giám định bảo hiểm TNDS thông qua một hoặc một số tổ chức giám định độc lập nhằm đảm bảo tính khách quan, độc lập, đảm bảo tối đa quyền lợi của nạn nhân tai nạn giao thông.



+ Thiết lập cơ chế giải quyết tranh chấp về bồi thường thông qua một định chế trọng tài chuyên trách, hoạt động độc lập, tách riêng khỏi chức năng quản lý nhà nước và giám sát hoạt động của DNBH.

## **II. KINH NGHIỆM CỦA THÁI LAN**

### **1. Về chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới tại Thái Lan**

#### **1.1. Mục tiêu của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới**

Chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới tại Thái Lan được điều chỉnh bởi Luật bảo vệ nạn nhân tai nạn xe cơ giới số B.E. 2535 (1992). Theo đó, chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS được triển khai nhằm mục tiêu đảm bảo quyền lợi cho tất cả các nạn nhân tai nạn giao thông (TNGT) thông qua các giải pháp:

- Đảm bảo nạn nhân TNGT được chăm sóc và điều trị kịp thời;
- Đảm bảo bệnh viện được cung cấp kịp thời nguồn lực tài chính để thực hiện điều trị cho nạn nhân TNGT;
- Thúc đẩy việc giải quyết bồi thường bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới; giảm thiểu chi phí và thời gian giải quyết tranh chấp bồi thường;
- Thực hiện chương trình tuyên truyền, an sinh, xã hội nhằm bảo vệ nạn nhân TNGT và nâng cao trách nhiệm, ý thức của lái xe.

#### **1.2. Các nội dung chính của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới**

##### **a) Bảo hiểm bắt buộc**

Theo quy định tất cả chủ xe phải có bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới khi tham gia giao thông. Yêu cầu bắt buộc này chỉ loại trừ đối với một số trường hợp hạn chế, bao gồm xe của hoàng gia, xe của cơ quan nhà nước và quân đội. Đồng thời, quy định bắt buộc cũng áp dụng đối với bên cung cấp bảo hiểm; các doanh nghiệp bảo hiểm (DNBH) không được từ chối bán bảo hiểm khi có yêu cầu của chủ xe.

##### **b) Quyền lợi bảo hiểm**

Chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới tại Thái Lan chỉ đảm bảo quyền lợi bảo hiểm thiệt hại về người (chết hoặc thương tật), không bao gồm thiệt hại về tài sản. Quy định cụ thể mức trách nhiệm bảo hiểm:

- Bồi thường chữa trị nạn nhân: Mức bồi thường thương tật về người đối với lái xe không quá 20.000.000 đồng, đối với hành khách hoặc bên thứ ba không quá 56.000.000/01 người;

- Bồi thường chết hoặc thương tật vĩnh viễn/mất khả năng lao động đối với lái xe là 25.000.000 đồng, đối với hành khách hoặc bên thứ ba là 140.00.000 đồng hoặc 175.000.000 đồng hoặc 210.000.000 đồng/01 người;
- Chi phí nằm viện: Không bao gồm chi phí cho lái xe, chi phí cho hành khách và bên thứ ba là 140.000 đồng/01 ngày và không quá 20 ngày.

#### *c) Cơ chế chi trả bồi thường*

Thời hạn yêu cầu bồi thường là 180 ngày kể từ thời điểm xảy ra tai nạn; việc bồi thường bảo hiểm được thực hiện theo hai lớp là bồi thường ban đầu và bồi thường sau khi xác định được lỗi của các bên trong tai nạn (trách nhiệm), cụ thể:

- Bồi thường ban đầu (preliminary compensation): Theo quy định, nhằm mục tiêu đảm bảo tất cả các nạn nhân TNGT đều được chăm sóc, chữa trị, công ty bảo hiểm sẽ thực hiện chi trả khoản bồi thường ban đầu cho chi phí điều trị y tế trong vòng 7 ngày (kể từ ngày nhận được yêu cầu bồi thường) mức chi trả tối đa là 25.000.000 đồng. Việc chi trả bồi thường ban đầu trên cơ sở không cần xác định lỗi (*no fault basis*), do đó chi trả cho nạn nhân kể cả trong trường hợp 100% lỗi thuộc về nạn nhân và lái xe cũng là đối tượng được chi trả bồi thường ban đầu nếu có thiệt hại về người.
- Bồi thường sau khi xác định được lỗi: Sau khi thực hiện bồi thường ban đầu, trên cơ sở xác định mức độ lỗi, DNBH sẽ thực hiện bồi thường phần còn lại trong phạm vi mức trách nhiệm bảo hiểm.

#### *d) Quỹ bồi thường nạn nhân TNGT*

- Luật bảo vệ nạn nhân tai nạn xe cơ giới cũng thành lập Quỹ bồi thường nạn nhân TNGT với kinh phí được ngân sách nhà nước hỗ trợ và đóng góp của các DNBH (trích từ doanh thu phí bảo hiểm).
- Quỹ được sử dụng để chi trả bồi thường sơ bộ, ban đầu (preliminary compensation) trong các trường hợp sau: tai nạn gây ra bởi phương tiện không có bảo hiểm và chủ xe từ chối chi trả tạm ứng bồi thường; tai nạn gây ra bởi xe ăn cắp; xe không có bảo hiểm và không xác định danh tính chủ xe; xe gây tai nạn xong chạy và không xác định xe gây thiệt hại; DNBH từ chối chi trả hoặc chi trả bồi thường không đầy đủ; xe được miễn bảo hiểm bảo hiểm bắt buộc.

### **1.3. Vai trò và hoạt động của RVP trong thực hiện chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS chủ xe cơ giới**

- Công ty bảo vệ nạn nhân tai nạn đường bộ (RVP) được thành lập ngày 24/02/1998 theo Luật bảo vệ nạn nhân tai nạn xe cơ giới với mục đích hỗ trợ cho

nạn nhân bị tai nạn xe cơ giới ở Thái Lan. RVP có cổ đông là tất cả các DNBH phi nhận thọ đang hoạt động trên thị trường (59 DNBH); có 91 chi nhánh để cung cấp dịch vụ cho nạn nhân TNGT ở 76 tỉnh trên khắp Thái Lan.

- RVP thực hiện sứ mệnh của mình thông qua các hoạt động: Tiếp nhận yêu cầu bồi thường, thực hiện giám định thẩm định và bồi thường bảo hiểm theo ủy quyền của các DNBH; cấp đơn bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe máy; thực hiện vai trò là cơ quan quốc gia thực hiện Nghị định thư số 5 của ASEAN; và thực hiện các chương trình tuyên truyền an toàn giao thông. Cụ thể:

+ Về giải quyết bồi thường bảo hiểm theo ủy quyền của DNBH, RVP phát triển, triển khai hệ thống bồi thường điện tử (E-claim) với 2.095 văn phòng đã thực hiện bồi thường trực tiếp cho 2.849 bệnh viện của Thái Lan (2.527 bệnh viện nhà nước, 322 bệnh viện tư), cho 358.354 trường hợp trong năm 2017 với tổng số tiền là 4.760 tỷ đồng. Quy trình giải quyết bồi thường trên hệ thống E-Claim cụ thể: hệ thống IT tại bệnh viện ghi nhận dữ liệu thông tin về nguyên nhân tai nạn, loại xe tai nạn và nạn nhân, dữ liệu về điều trị nạn nhân và chứng từ hóa đơn, mẫu form khai báo tai nạn. Sau đó thông tin truyền dữ liệu về hệ thống bồi thường của RVP và tiến hành bồi thường cho bệnh viện. Quá trình bồi thường diễn ra trong vòng 7 ngày và giải quyết chi phí tạm ứng bồi thường cho nạn nhân trong vòng 24 giờ.

+ Về hoạt động an toàn giao thông: RVP thực hiện các hoạt động đảm bảo an toàn giao thông của Thái Lan với nhiều hoạt động của 480 Clubs an toàn giao thông ở các trường học; 1,117 tổ chức thực hiện đánh giá an toàn giao thông đường bộ và khuyến khích các hoạt động tuyên truyền đảm bảo an toàn giao thông. Ngoài ra, thực hiện các hoạt động tuyên truyền trên phương tiện thông tin truyền thông và thực hiện đội mũ bảo hiểm đúng tiêu chuẩn.

### **III. KINH NGHIỆM CỦA CỘNG HÒA PHÁP**

#### **1. Về phạm vi bảo hiểm**

Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới là bắt buộc chung ở Châu Âu, tại Pháp còn quy định chặt chẽ hơn. Bảo hiểm thiệt hại về tài sản và thân thể của người thứ ba gây ra bởi việc sử dụng xe cơ giới.

#### **2. Về giới hạn trách nhiệm**

- Bồi thường thiệt hại về tài sản bên thứ 3 ở Châu Âu giới hạn là 1,2 triệu Euro, tại Pháp là 2 triệu Euro.

- Bồi thường về người bên thứ 3 ở Châu Âu giới hạn là 6,5 triệu Euro, tại Pháp không giới hạn.

### **3. Về cơ chế phân biệt lỗi**

Cơ chế thị trường bảo hiểm Pháp theo cơ chế nạn nhân không có lỗi, khi xảy ra tai nạn, Công ty bảo hiểm thay mặt chủ xe bồi thường cho nạn nhân

### **4. Về cung cấp bảo hiểm xe cơ giới**

Hiện nay, tại Pháp có trên 100 Công ty cung cấp dịch vụ bảo hiểm xe cơ giới

Doanh thu phí bảo hiểm xe cơ giới năm 2016 đạt 20,8 tỷ Euro (trong đó doanh thu bảo hiểm bắt buộc khoảng 8 tỷ Euro, bảo hiểm tự nguyện khoảng 12,8 tỷ Euro), tăng 1,8% so với năm 2015.

Chi bồi thường bảo hiểm xe cơ giới ở mức 17,8 tỷ Euro, trong đó chi trả bồi thường tai nạn cá nhân năm 2016 cũng tăng 5,5%, khiến cho tỷ lệ kết hợp của bảo hiểm xe cơ giới lên tới 105%.

Việc tăng cường phổ biến sử dụng hệ thống trợ giúp lái xe và công nghệ mới khi điều khiển xe ô tô khiến cho các phương tiện giao thông trở nên an toàn hơn và dễ dàng điều khiển. Tuy nhiên, cùng với sự tiến bộ của công nghệ là chi phí sửa chữa xe ô tô trở nên đắt đỏ. Năm 2016, chi phí sửa chữa ô tô tăng 3,5%.

Chi phí trong điều trị thương tật tai nạn cá nhân cũng tăng 5% so với năm 2015. Số liệu về an toàn giao thông của Pháp trở nên xấu đi kể từ năm 2014. Thống kê chính thức, năm 2016 có 3477 người chết (tăng 0,15%) và 72.645 người bị thương (tăng 2,6%) so với năm 2015.

Trước tình hình này, Nhà nước và các công ty bảo hiểm có một thỏa thuận được ký kết vào tháng 2/2017 giữa Bộ Nội vụ và Hiệp hội các công ty bảo hiểm Pháp (FFA) với sự chứng kiến của các công ty bảo hiểm muốn tăng cường nhận thức của người tham gia giao thông và những biện pháp ngăn chặn. Thỏa thuận thành lập 3 ưu tiên trong 5 năm tới như sau:

- Nỗ lực đấu tranh với những nhân tố gây ra rủi ro tai nạn: chạy quá tốc độ hoặc tốc độ không phù hợp, sử dụng đồ uống có cồn, thuốc ma túy, những yếu tố gây phân tán khi lái xe (sử dụng điện thoại, ...);
- Giảm tần suất và những vụ tai nạn nghiêm trọng bao gồm xe 2 bánh;
- Phát triển giáo dục về an toàn giao thông, đặc biệt đối với những người trẻ tuổi;

Kết quả từ những hành động và biện pháp ngăn chặn sẽ do từng công ty bảo hiểm thực hiện hoặc thông qua hiệp hội bảo hiểm.

### **5. Về xử phạt hành vi vi phạm và ngăn chặn trực lợi**

Tại Pháp, việc không mua bảo hiểm bắt buộc TNDS của chủ xe cơ giới sẽ bị phạt rất nặng, cụ thể:

- Vi phạm lần 1 không có bảo hiểm phạt 10.000 Euro (Gấp khoảng 20 lần phí bảo hiểm).

- Vi phạm lần 2 không có bảo hiểm phạt 50.000 Euro (Gấp khoảng 100 lần phí bảo hiểm), đồng thời thu xe.

Hiện tại, Pháp đang triển khai xây dựng, hoàn thiện hệ thống Cơ sở dữ liệu kết nối Bảo hiểm- CSGT để CSGT có thể kiểm tra được xe nào có bảo hiểm, xe nào chưa có bảo hiểm, đồng thời cũng là biện pháp để hạn chế trục lợi bảo hiểm.

Pháp đang triển khai ứng dụng khai báo tai nạn giao thông qua mạng để hạn chế trục lợi. Hàng năm số tiền trục lợi 2-3 tỷ Euro/175 tỷ Euro bồi thường, trong đó có một nửa là do các tổ chức tội phạm thực hiện.

## **6. Quỹ bồi thường bảo hiểm bắt buộc (FGAO)**

Tại Pháp, có thành lập Quỹ BHXCG (FGAO) - tương tự Quỹ BHXCG ở Việt Nam, các công ty bảo hiểm bắt buộc đóng 0,2% doanh thu phí bảo hiểm hàng năm, hàng năm thu được khoảng 16 triệu Euro.

Quỹ hoạt động vì mục tiêu an sinh xã hội, không có lợi nhuận. FGAO có chức năng giải quyết bồi thường thiệt hại về thân thể và tài sản cho nạn nhân của các vụ tai nạn giao thông đường bộ mà:

(i) không xác định được người gây tai nạn hoặc,

(ii) người gây ra tai nạn bỏ trốn hoặc,

(iii) người gây tai nạn không mua bảo hiểm TNDS và không có khả năng thanh toán tiền bồi thường.

Trong một số trường hợp, FGAO cũng trợ giúp các DNBH kinh doanh bảo hiểm bắt buộc TNDS chủ xe cơ giới thanh toán bồi thường cho nạn nhân nếu các DNBH này đang trong tình trạng mất khả năng thanh toán hoặc phá sản. Tóm lại, mục đích thành lập FGAO là nhằm bảo vệ tối đa lợi ích của nạn nhân trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.

## **IV. KINH NGHIỆM CỦA ĐÀI LOAN**

- Đối với bảo hiểm bắt buộc triển khai từ 27/12/1996 và thay đổi vào tháng 1/1/1998 (chính thức triển khai vào năm 1999). Năm 2012, mức trách nhiệm cho thân thể bị thương tật (chi phí y tế) là 200,000 đài tệ và 2,000,000 đài tệ cho trường hợp chết và bị thương tật nghiêm trọng trong 1 vụ tai nạn.

- Các luật và quy định liên quan bao gồm luật bảo hiểm trách nhiệm ô tô bắt buộc, các biện pháp quản lý bảo hiểm trách nhiệm xe hơi bắt buộc, các biện pháp quản lý quỹ bồi thường tai nạn giao thông tự động liên kết, các biện pháp quản lý dự trữ bắt buộc và các nghị định khác. Bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới ngoài việc cung cấp bảo vệ cơ bản cho nạn nhân tai nạn giao thông, bảo hiểm này còn có các mục tiêu chính sách để duy trì trật tự an toàn giao thông đường bộ. Định nghĩa về tai nạn, lệnh cấm xe được bảo hiểm, phán quyết và chấp nhận các biện pháp khắc phục đều liên quan đến việc kinh doanh có thẩm quyền của Bộ Giao thông và ngành giám sát bảo hiểm sẽ được xử lý với Bộ.

### **1. Các nội dung chính của chế độ bảo hiểm bắt buộc TNDS**

- Bảo hiểm bắt buộc chỉ là bảo hiểm TNDS đối với thiệt hại về người, đối với tài sản thì không bảo vệ; chỉ chi trả tiền bồi thường thương tích/tử vong cho nạn nhân và không trả tiền cho tổn thất tài sản đối với nạn nhân là người thứ ba và hành khách. Bảo hiểm bắt buộc là bảo hiểm cơ bản đáp ứng được yêu cầu của xã hội.

- Bảo hiểm bắt buộc không phân theo lỗi, bên nào gây thiệt hại thì bồi thường cho bên kia và cơ quan cảnh sát thụ lý tai nạn. Có sự đối trừ chi phí nếu được BH xã hội chi trả chi phí y tế.

- Đối tượng phải tham gia bảo hiểm xe bắt buộc: Công dân Đài Loan, người nước ngoài, chủ sở hữu xe hơi, người thuê xe ...cho dù đó là cá nhân hay pháp nhân, thuộc về chính quyền/quốc gia hay người nước ngoài. Đối với chủ sở hữu xe không tham gia bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới thì sẽ có hình phạt hành chính đối với chủ xe không có bảo hiểm. Nếu tai nạn không được bảo hiểm, tiền phạt hành chính sẽ tăng gấp đôi.

- Điều kiện để các công ty bảo hiểm được phép kinh doanh bảo hiểm xe bắt buộc là:

+ Công ty bảo hiểm tài sản, phi nhân thọ.

+ Phạm vi kinh doanh bao gồm bảo hiểm ô tô và kinh doanh tài chính.

- Thời hạn bảo hiểm là 1 năm,

- Loại trừ bảo hiểm: Nếu tai nạn xảy ra cho xe được bảo hiểm, công ty bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm về bảo hiểm cho nạn nhân nếu:

+ Hành vi có chủ ý.

+ Tham gia vào các hành vi phạm tội.

- Hoa hồng bảo hiểm tự doanh nghiệp chi trả nhưng số tiền tối đa trả không được vượt quá quy định của cơ quan quản lý (Ủy ban Giám sát Tài chính) .

- Giấy chứng nhận bảo hiểm (thẻ bảo hiểm, nhãn dán ..)

+ Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm bảo hiểm xe ô tô bắt buộc có định dạng thống nhất do công ty bảo hiểm tự in và cung cấp cả thẻ giấy thực tế và thẻ bảo hiểm điện tử.

+ Nội dung của giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm bảo hiểm ô tô bắt buộc phải có những điều sau đây: (1) số thẻ bảo hiểm, mã vạch và các thay đổi (s). (2) Tên và địa chỉ của công ty bảo hiểm và cuộc gọi dịch vụ miễn phí 24 giờ. (3) Thời gian bảo hiểm. (4) Thông tin xe của xe được bảo hiểm. (5) Các vấn đề khác do cơ quan có thẩm quyền quyết định.

+ Việc quản lý thẻ bảo hiểm là trách nhiệm của mỗi công ty bảo hiểm và ủy ban giám sát và quản lý tài chính có trách nhiệm giám sát.

## **2. Bồi thường bảo hiểm**

- Không theo thỏa thuận dân sự và phán quyết của tòa án mà thực hiện theo chi phí thực tế. Tuy nhiên, tai nạn xe hơi liên quan đến tội phạm hình sự và phải được xử lý thông qua cảnh sát.

- Phương pháp bồi thường, xác định trách nhiệm của tai nạn, người quyết định trách nhiệm của vụ tai nạn, không phân định theo lỗi, không loại trừ có lỗi sơ suất của người bị hại.

- Hồ sơ yêu cầu bồi thường như sau:

+ Đơn yêu cầu bồi thường (mẫu đơn do công ty bảo hiểm cung cấp).

+ Bằng chứng nhận dạng của nguyên đơn.

+ Cơ quan lập hiến của cảnh sát xử lý chứng chỉ hoặc các tài liệu hỗ trợ liên quan khác. (4) Theo tiêu chuẩn thanh toán bảo hiểm, giấy chứng nhận y tế do bệnh viện hoặc bác sĩ cấp khuyết tật cấp có thể được cấp và các thông tin liên quan đến hồ sơ y tế và phim X-quang có liên quan. Những người điều trị không có các bệnh viện đủ tiêu chuẩn như trên, ở các đảo xa xôi hẻo lánh, có thể được kiểm tra do một bác sĩ đủ điều kiện cấp thực hiện tái chẩn đoán và xem xét chứng từ..

+ Nếu công ty bảo hiểm có nghi ngờ về mức độ khuyết tật, tuyên bố kiểm tra lại , có thể yêu cầu nạn nhân cung cấp một loại giấy chứng nhận y tế hoặc bệnh viện trên bệnh viện khu vực đã được Sở Y tế chấp thuận và đủ điều kiện theo luật và sẽ được kiểm tra và xác minh. Chi phí do công ty bảo hiểm chịu.

- Công ty bảo hiểm sẽ thanh toán trong vòng 10 ngày làm việc kể từ ngày sau khi người được bảo hiểm hoặc người yêu cầu bồi thường nộp các tài liệu hỗ trợ có liên quan.

- Khiếu nại: Về nguyên tắc chung, nạn nhân không được trực tiếp yêu cầu thanh toán từ công ty bảo hiểm mà chỉ cần yêu cầu công ty bảo hiểm thanh toán bảo hiểm sau khi chủ xe thực hiện bồi thường, yêu cầu chuyển yêu cầu. Việc này làm ảnh hưởng đến bồi thường cho nạn nhân quá lâu, điều đó không thuận lợi hơn cho nạn nhân. Để tăng tốc quá trình giải quyết yêu cầu bồi thường, luật này quy định rằng nạn nhân có thể bị thương hoặc bị giết do tai nạn giao thông ô tô có thể yêu cầu trực tiếp.

### **3. Quỹ bồi thường đặc biệt**

Bảo hiểm trách nhiệm xe bắt buộc có lập quỹ bồi thường đặc biệt cho tai nạn giao thông ô tô nhằm mục đích giúp nạn nhân tai nạn xe cơ giới được bảo vệ cơ bản và cải thiện hệ thống bảo hiểm theo quy định của Luật này: Tai nạn xe hơi không thể điều tra (tai nạn), xe cơ giới không có bảo hiểm, xe có bảo hiểm chưa được người được bảo hiểm sử dụng hoặc quản lý hoặc xe không bắt buộc phải ký hợp đồng bảo hiểm này. Nạn nhân được bồi thường bằng quỹ bồi thường đặc biệt để bù đắp cho khoảng cách trong bảo hiểm trách nhiệm ô tô bắt buộc.

Nguồn kinh phí cho Quỹ Bồi thường đặc biệt:

- + Số tiền bồi thường đặc biệt bao gồm trong phí bảo hiểm của bảo hiểm này.
- + Thu nhập từ việc điều tra theo quy định tại khoản 2 Điều 42 của Luật Bảo hiểm trách nhiệm xe bắt buộc.
- + Lãi của quỹ.
- + Thu nhập từ khoản thứ ba của Điều 11 của Luật Bảo hiểm trách nhiệm xe bắt buộc.
- + Các thu nhập khác.

### **4. Quản lý, giám sát bảo hiểm bắt buộc TNDS**

Nâng cao hiệu suất bảo hiểm trách nhiệm xe hơi bắt buộc của ngành bảo hiểm, thực hiện hệ thống pháp luật và thúc đẩy hệ thống bảo hiểm. Trong năm 2007, đã thành lập một phương pháp để kiểm tra tính hiệu quả của các công ty bảo hiểm trong hoạt động của bảo hiểm trách nhiệm tự động bắt buộc này để thúc đẩy phát triển bảo hiểm trách nhiệm ô tô bắt buộc. Các chỉ số chính của dự án : bao gồm các khía cạnh tài chính, kinh doanh và quản lý, theo các chỉ số khác nhau, các điểm tương ứng được thiết lập, làm điểm chuẩn để đánh giá sự khác biệt giữa các công ty, áp dụng chế độ xem hàng năm

Cơ quan Nhà nước thực hiện quản lý và giám sát:



- + Hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp bảo hiểm
- + Yêu cầu doanh nghiệp chuyển giao thông tin bảo hiểm cho cơ sở dữ liệu bảo hiểm theo luật định
- + Giải quyết khiếu nại bồi thường theo quy định
- + Thanh toán phần thưởng quỹ đặc biệt và xử lý kinh doanh bồi thường theo quy định
- + Kiểm soát thẻ bảo hiểm bắt buộc.
- Yêu cầu báo cáo và thống kê hệ thống:
  - + Báo cáo thống kê bắt buộc về kinh doanh bảo hiểm trách nhiệm bảo hiểm xe ô tô được lập theo mẫu do cơ quan có thẩm quyền quy định.
  - + Phạm vi bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc, thông tin yêu cầu bồi thường... phải chuyển cho trung tâm phát triển kinh doanh bảo hiểm của công ty.



**SOURCE: CỤC QUẢN LÝ, GIÁM SÁT BẢO HIỂM – BỘ TÀI CHÍNH, THÁNG 6/2019**