TÒA ÁN NHÂN DÂN **TỈNH LẠNG SƠN**	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Bản án số: 32/2023/DS-PT Ngày 15-5-2023 V/v Tranh chấp hợp đồng bảo hiểm	

NHÂN NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

TÒA ÁN NHÂN DÂN TỈNH LẠNG SƠN

***- Thành phần Hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có*:**

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Ông Chu Long Kiếm;

Các Thẩm phán: Bà Nguyễn Thị Minh Thùy;

Ông Cao Đức Chiến.

- Thư ký phiên tòa: Ông Nguyễn Hải Đăng - Thư ký Tòa án nhân dân tỉnh Lạng Sơn.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Lạng Sơn tham gia phiên toà: Bà Nông Thị Nga - Kiểm sát viên.

Ngày 15 tháng 5 năm 2023, tại trụ sở Tòa án nhân dân tỉnh Lạng Sơn xét xử phúc thẩm công khai vụ án thụ lý số: 88/2022/TLPT-DS ngày 21 tháng 11 năm 2022 về việc Tranh chấp hợp đồng bảo hiểm.

Do Bản án dân sự sơ thẩm số: 33/2022/DS-ST ngày 28 tháng 9 năm 2022 của Tòa án nhân dân thành phố Lạng Sơn, tỉnh Lạng Sơn bị kháng cáo.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số: 11/2023/QĐ-PT ngày 01 tháng 02 năm 2023, Quyết định hoãn phiên tòa phúc thẩm số: 30/2023/QĐ-PT, ngày 24 tháng 02 năm 2023, Thông báo thay đổi thời gian địa điểm mở phiên tòa số 18/TB-TDS ngày 22 tháng 3 năm 2023, Thông báo thay đổi thời gian địa điểm mở phiên tòa số 21/TB-TDS ngày 17 tháng 4 năm 2023, giữa các đương sự:

- *Nguyên đơn*: Ông Nguyễn Thanh H; địa chỉ: Tổ **, phường S, thành phố C, tỉnh Cao Bằng, có mặt;

Người đại diện theo ủy quyền của nguyên đơn: Ông Nguyễn Khắc X, sinh năm 1979; địa chỉ: Số **, P, quận H, Hà Nội (văn bản ủy quyền ngày 11-7-2022), có mặt;

- *Bị đơn*: Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI); địa chỉ: Số **, phố T, phường D, quận C, thành phố Hà Nội (có chi nhánh là Công ty bảo hiểm B tại tỉnh Lạng Sơn);

Người đại diện theo pháp luật của bị đơn: Ông Nguyễn Kim L – Chức vụ:

Tổng giám đốc, vắng mặt;

Người đại diện theo ủy quyền của bị đơn:

1. Ông Phan Văn T, sinh năm 1964 - Chuyên viên Ban bảo hiểm xe cơ giới - PTI, có mặt;

2. Ông Phan Công T, sinh năm 1985 - Phó phòng giám định - Công ty bảo hiểm Bưu điện Lạng Sơn - PTI, có mặt;

3. Ông Phạm Quang Đ – Chuyên biên Ban pháp chế - PTI, có mặt;

Cùng công tác tại: Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI); địa chỉ: Số **, phố T, phường D, quận C, thành phố Hà Nội (văn bản ủy quyền ngày 17-04-2023).

4. Ông Nguyễn Anh T, sinh năm 1972; địa chỉ: Khu đô thị P, phường V, thành phố L, tỉnh Lạng Sơn (văn bản ủy quyền ngày 05-7-2022), có mặt.

- *Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan:*

1 Anh Dương Quang T; địa chỉ: Thị trấn N, huyện H, tỉnh Cao Bằng, vắng mặt;

2. Anh Lê Mạnh T, sinh năm 1980; địa chỉ: Tổ **, phường S, thành phố C, tỉnh Cao Bằng, vắng mặt.

3. Công ty trách nhiệm hữu hạn Xây dựng X; địa chỉ: Tổ **, phường S, thành phố C, tỉnh Cao Bằng. Người đại diện theo pháp luật: Ông Nguyễn Thanh H – Chức vụ: Giám đốc, có mặt.

- *Người kháng cáo*: Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) là bị đơn trong vụ án.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Theo tài liệu có trong hồ sơ vụ án và Bản án dân sự sơ thẩm, nội dung vụ án được tóm tắt như sau:

Nguyên đơn ông Nguyễn Thanh H trình bày: Ông là chủ sở hữu xe ô tô tải nhãn hiệu HOWO biển kiểm soát 11C-056.22 được bảo hiểm vật chất xe ô tô tại Công ty Bảo hiểm B, thuộc Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm B (viết tắt là PTI) theo giấy chứng nhận bảo hiểm số 21TN 210023100 cấp ngày 07-5-2021, thời hạn bảo hiểm từ 07-5-2021 đến ngày 07-5-2022. Các điều kiện, điều khoản bảo hiểm bao gồm:

Bảo hiểm theo quy tắc bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới của PTI

Điều khoản bổ sung BS02/PTI-XCG: Bảo hiểm thay thế mới

Điều khoản bổ sung BS13/PTI-XCG: Bảo hiểm cho thiết bị lắp thêm

Điều khoản bổ sung BS19/PTI-XCG: Bảo hiểm thay đổi thông số kỹ thuật của xe.

Giá trị xe tham gia bảo hiểm số tiền bảo hiểm theo hợp đồng là 950.000.000 đồng, phí bảo hiểm là 18.525.500 đồng.

Ngày 26-6-2021 khi lái xe thuê là anh Dương Quang T điều khiển xe ô tô 11C-056.22 chở cát xây dựng đến địa phận xã T, huyện T, tỉnh Cao Bằng đã để xe bị đâm vào tà luy âm tự gây tai nạn lật xe. Cơ quan cảnh sát giao thông công an tỉnh Cao Bằng kết luận nguyên nhân tai nạn do anh Dương Quang T điều khiển xe thực hiện quy trình thao tác lái xe kém dẫn đến tai nạn giao thông.

Ngay sau khi xảy ra tai nạn đã thông báo ngay cho PTI và PTI đã cử giám định viên là anh Lê Mạnh T đến hiện trường thực hiện giám định hiện trường, đo đạc và lập biên bản xác định khối lượng cát trên xe tại thời điểm tai nạn là 12m^3, phù hợp với phiếu xuất kho của Công ty cổ phần khai thác khoáng sản B (viết tắt là Công ty B) tại xã Đ, huyện T, tỉnh Lạng Sơn. Khối lượng này đúng trọng tải được phép chuyên chở của xe theo đăng kiểm.

Sau khi cơ quan công an hoàn trả xe bị tai nạn, PTI không thực hiện nghĩa vụ giám định tổn thất và giải quyết bồi thường theo quy tắc bảo hiểm của PTI và luật kinh doanh bảo hiểm. Sau hơn 05 tháng kể từ ngày xảy ra tai nạn khi đơn vị được ủy quyền của nguyên đơn là Công ty trách nhiệm hữu hạn dịch vụ hỗ trợ bảo hiểm INFAIR gửi văn bản yêu cầu PTI mới tiến hành giám định tổn thất vào ngày 04-12-2021 và lập biên bản giám định chi tiết. Trên cơ sở giám định thiệt hại, cơ sở sửa chữa do nguyên đơn và PTI cùng thống nhất chỉ định là garage ô tô Sơn Nga tại phường N, thành phố C, tỉnh Cao Bằng báo giá chi phí sửa chữa xe 11C-056.22 là 898.200.000 đồng.

Tổn thất của xe ô tô 11C-056.22 là do đâm va, lật, đổ thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm của PTI quy định tại Điều 14 Quy tắc bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới của PTI. Cũng theo khoản 2.1 Điều 17 quy tắc bảo hiểm của PTI, trường hợp xe bị thiệt hại trên 75% giá trị thị trường của xe, hoặc chi phí sửa chữa trên 75% giá trị thị trường của xe, PTI sẽ bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm là 950.000.000 đồng và giá trị thu hồi xe bị tổn thất thuộc sở hữu của PTI. Theo báo giá của cơ sở sửa chữa, chi phí sửa chữa 898.200.000 đồng bằng 95% giá trị của xe nên thiệt hại được tính là tổn thất toàn bộ, PTI có trách nhiệm bồi thường toàn bộ số tiền 950.000.000 trừ đi giá trị thu hồi (nếu có).

Ngày 04-01-2022, PTI ban hành công văn số 08/PTI-BXCG về việc Thông báo phương án giải quyết bồi thường bảo hiểm xe ô tô biển kiểm soát 11C-056.22 với các nội dung:

- Xác định chi phí khắc phục thiệt hại là 569.750.000 đồng mà không có bất kỳ căn cứ nào.

- Từ chối bồi thường với lý do xe ô tô 11C-056.22 chở quá trọng tải theo đăng kiểm PTI tự đưa ra con số khối lượng cát chuyên chở trên xe tại thời điểm tai nạn là 29,9m^3 tương đương 37,3 tấn mà không có bất kỳ căn cứ nào, cố tình bỏ qua biên bản xác định khối lượng cát chuyên chở thực tế là 12m^3 do chính PTI đo đạc và lập ngày 26-6-2021 ngay tại hiện trường.

Nguyên đơn xác định PTI đã cố tình từ chối trách nhiệm bảo hiểm ngay từ khi xảy ra tổn thất, bỏ mặc không thực hiện nghĩa vụ giám định bồi thường theo quy tắc bảo hiểm. Sau hơn 05 tháng kể từ khi xảy ra tai nạn, phải có đơn vị tư vấn pháp lý vào cuộc PTI mới giám định tổn thất, sau đó PTI đã cung cấp thông tin sai sự thật về việc xe chở quá tải để từ chối trách nhiệm bồi thường.

Ngoài ra, giao kết bảo hiểm giữa hai bên cũng không có bất kỳ điều khoản nào loại trừ trách nhiệm bảo hiểm trong trường hợp xe chở quá tải. Khi bán bảo hiểm PTI Lạng Sơn chỉ cấp duy nhất tờ chứng nhận bảo hiểm số 21TN 210023100, không lập hợp đồng bảo hiểm, không quy định các điểm loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo quy định tại Điều 13, Điều 16 Luật kinh doanh bảo hiểm, PTI cũng không cung cấp quy tắc bảo hiểm cho và không cho biết xe chở quá tải không được bảo hiểm mặc dù chấp nhận bảo hiểm cho xe thay đổi kết cấu (cơi nới thùng nâng trọng tải) và thu thêm phí bảo hiểm cho rủi ro thay đổi kết cấu xe *(Điều khoản BS19/PTI-XCG: bảo hiểm thay đổi thông số kỹ thuật của xe).*

Sau khi PTI ra văn bản từ chối bồi thường, để tránh xác xe bị mưa nắng gây gỉ sét mất giá trị và chi phí kho bãi, nguyên đơn đã bán xác xe cho ông Phạm Văn Thủy với số tiền 65.000.000 đồng.

Tại phiên tòa sơ thẩm, nguyên đơn giữ nguyên yêu cầu khởi kiện đề nghị Tổng công ty cổ phần bảo hiểm Bưu điện phải thanh toán tiền thiệt hại xe ô tô biển kiểm soát 11C-056.22 bị tai nạn là 950.000.000 đồng và trừ đi giá trị xác xe ô tô theo cơ quan thẩm định giá A là 94.828.000 đồng còn 855.172.000 đồng và tính lãi suất chậm trả trên số tiền 855.172.000 đồng, thời điểm từ ngày 04-01-2022 đến ngày xét xử sơ thẩm là ngày 28-9-2022 là 62.712.000 đồng, tổng cộng yêu cầu Tổng công ty Cổ phần bảo hiểm B phải thanh toán cho ông Nguyễn Thanh H tổng số tiền là 917.884.000 đồng.

Bị đơn Tổng công ty cổ phần bảo hiểm B (PTI) và những người đại diện theo ủy quyền của bị đơn trình bày:

1. Hợp đồng bảo hiểm

Ngày 07-5-2021, Công ty bảo hiểm B (PTI Lạng Sơn) đơn vị trực thuộc PTI đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm số TN 210023100, bảo hiểm cho xe ô tô biển số 11C-056.22 với chủ xe ông Nguyễn Thanh H theo Quy tắc, biểu phí bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới số 370/2018/QĐ-PTI ngày 26-12-2018 của Tổng giám đốc PTI.

- Hiệu lực bảo hiểm: 07-5-2021 đến 07-5-2022;

- Số tiền bảo hiểm: 950.000.000 đồng;

- Phí bảo hiểm: 18.525.500 đồng.

2. Quá trình tổn thất, giải quyết khiếu nại bồi thường

Theo thông báo kết quả điều tra, xác minh, giải quyết vụ tai nạn giao thông của Phòng cảnh sát giao thông, Công an tỉnh Cao Bằng ngày 24-8-2021 thì: "...khoảng 09h38′ ngày 26-6-2021..., xe ô tô tải biển kiểm soát 11C-056.22

do anh Dương Quang T điều khiển theo hướng huyện T đi thành phố C, đến đoạn đường trên đã đâm sang phía tà luy âm (tại vị trí hố cống thoát nước, mương nước) bên trái đường, tự gây tai nạn".

Hậu quả: Xe ô tô tải biển kiểm soát 11C-056.22 bị hư hỏng.

Nguyên nhân vụ tai nạn: Theo thông báo kết quả điều tra, xác minh, giải quyết vụ tai nạn giao thông của Phòng cảnh sát giao thông, Công an tỉnh Cao Bằng ngày 24-8-2021 thì: "Do anh Dương Quang T điều khiển xe thực hiện quy trình thao tác lái xe kém dẫn đến tai nạn giao thông". Lỗi của các bên có liên quan trong vụ tai nạn giao thông: "Anh Dương Quang T có hành vi vi phạm; điều khiển xe ô tô tải có kích thước thùng xe không đúng thiết kế của nhà sản xuất (quy định tại điểm đ, Khoản 3, Điều 16, Nghị định 100/2019/NĐ-CP). Ông Nguyễn Thanh H là chủ xe 11C – 056.22 có hành vi vi phạm: Đưa xe ô tô có kích thước thùng xe không đúng với thiết kế của nhà sản xuất tham gia giao thông (quy định tại điểm e, Khoản 9, Điều 30, Nghị định 100/2019/NĐ-CP)".

- Tại hiện trường vụ tai nạn: Sau khi tiếp nhận thông tin vụ tai nạn chủ xe thông báo, PTI tại Cao Bằng đã cử giám định viên Lê Mạnh T ra hiện trường hỗ trợ khách hàng thu thập thông tin liên quan. Tại đây giám định viên Lê Mạnh T tiến hành làm hiện trường vụ tai nạn chụp ảnh hiện trường, ảnh sơ bộ thiệt hại của xe 11C – 056.22, thu thập thông tin liên quan đến giấy tờ xe, lái xe, hướng dẫn chủ xe, lái xe kê khai thông báo tai nạn và yêu cầu bồi thường, đo đạc kích thước lòng thùng xe tai nạn (630cm x 226cm x 210cm ~ 29,9m3), thuyết minh thể hiện các kích thước đo được vào biên bản hiện trường để các bên liên quan cùng xác nhận sự việc.

- Ngày 01-7-2021, tại buổi làm việc với Công an giao thông thị trấn Đ, huyện T, tỉnh Cao Bằng, cán bộ PTI đã xin trích xuất dữ liệu hình ảnh của camera giám sát giao thông (vì đây là tuyến đường Quốc lộ nối giữa Cao Bằng và Lạng Sơn nên tất cả xe lưu thông đều phải đi qua đây). Cán bộ PTI đã được công an giao thông thị trấn Đ, huyện T, tỉnh Cao Bằng cung cấp file dữ liệu có đầy đủ hình ảnh xe ô tô 11C – 056.22 lưu hành qua các địa điểm lắp đặt camera giám sát giao thông tại địa điểm "Kiểm Lâm" và điểm "Chợ cũ" trên tuyến đường quốc lộ 4A kèm theo các hình ảnh của hàng hóa chở trên xe lúc 9h0042 và 9h01'02 ngày 26-6-2021. Hình ảnh cho thấy thùng xe 11C – 056.22 chở đầy cát.

- Ngày 08-11-2021, PTI nhận được đơn đề nghị giải quyết quyền lợi bảo hiểm của chủ xe (ông Nguyễn Thanh H) đồng thời ngày 15-11-2021, PTI nhận được Công văn số 152/HHBH/2021 của Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam yêu cầu PTI giải quyết khiếu nại của ông Nguyễn Thanh H và thông báo cho Hiệp hội nội dung giải quyết. PTI đã có văn bản trả lời số 4643/PTI-BHXCG ngày 09-11-2021 tới ông Nguyễn Thanh H, đồng thời tiếp tục gửi công văn số 4775/PTI-BHXCG ngày 18-11-2021 phúc đáp công văn 152/HHBH/2021 báo cáo Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam kết quả giải quyết vụ việc liên quan.

- Ngày 22-11-2021, PTI nhận được công văn số 26/2021/IF-CV đề ngày 19-11-2021 về việc phối hợp giải quyết bồi thường tổn thất xe ô tô 11C-056.22 của Công ty trách nhiệm hữu hạn dịch vụ hỗ trợ bảo hiểm (INFAIR), đính kèm 01 Thông báo kết quả điều tra, xác minh, giải quyết vụ tai nạn giao thông Phòng cảnh sát giao thông, Công an tỉnh Cao Bằng và Hợp đồng ủy quyền của ông Nguyễn Thanh H cho INFAIR thực hiện các công việc để đề nghị PTI bồi thường tổn thất vật chất xe.

- Ngày 03-12-2021, PTI đã có công văn số 3037/PTI-BXCG gửi INFAIR phúc đáp công văn số 26/2021/IF-CV, nêu rõ PTI chưa có đủ cơ sở để giải quyết quyền lợi bảo hiểm cho khách hàng. Ngày 24-12-2021, INFAIR tiếp tục gửi công văn số 30/2021/IF-CV đề nghị bồi thường tổn thất xe ô tô 11C-056.22 trong đó có nội dung: "Số tiền yêu cầu bồi thường tổn thất toàn bộ: 950.000.000 đồng. Ông Nguyễn Thanh H sẽ bàn giao xe 11C-056.22 cho PTI sau khi nhận được đầy đủ tiền bồi thường."

- Ngày 04-01-2022, PTI đã có công văn số 08/PTI-BXCG Thông báo phương án giải quyết bồi thường bảo hiểm xe ô tô biển kiểm soát 11C-056.22, theo đó PTI đã xác định thiệt hại của xe 11C-056.22 thuộc điểm loại trừ bảo hiểm, không thuộc phạm vi bảo hiểm.

- Ngày 10-01-2022, INFAIR có công văn số 01/2022/IF-CV đề nghị cung cấp căn cứ từ chối bồi thường thiệt hại xe ô tô 11C-056.22 và PTI đã có công văn phúc đáp số 204/PTI-BXCG ngày 14-01-2022.

- Ngày 24-01-2022, PTI nhận được công văn số 03/2022/IF-CV đề ngày 21-01-2021 của INFAIR phúc đáp công văn số 204/PTI-BXCG và thông báo thanh lý xác xe 11C-056.22.

- Ngày 27-01-2022, PTI đã có công văn số 462/PTI-BXCG phúc đáp công văn số 03/2022/IF-CV đã nêu rõ: "...3. PTI không từ bỏ quyền thu hồi xác xe hoặc phụ tùng hư hỏng đối với các tổn thất thuộc phạm vi bảo hiểm. Trường hợp Quý khách hàng không đồng ý với kết luận giám định của PTI, căn cứ Điều 48. Giảm định tổn thất tại Luật kinh doanh bảo hiểm số 24/2000/QH10 ngày 09-12-2000 thì: Trong trường hợp các bên không thống nhất về nguyên nhân và mức độ tổn thất thì có thể trưng cầu giám định viên độc lập, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp các bên không thỏa thuận được việc trung cầu giám định viên độc lập thì một trong các bên được yêu cầu Tòa án nơi xảy ra tổn thất hoặc nơi cư trú của người được bảo hiểm chỉ định giám định viên độc lập. Kết luận của giám định viên độc lập có giá trị bắt buộc đối với các bên."

3. Ý kiến của PTI đối với yêu cầu của người khởi kiện

PTI không đồng ý với yêu cầu bồi thường tổn thất toàn bộ xe ô tô 11C-056.22 số tiền: 885.000.000 đồng của nguyên đơn vì khi xảy ra tai nạn xe ô tô 11C – 056.22 đã chở lượng hàng hóa vượt quá tải trọng cho phép, thuộc điểm loại trừ theo Quy tắc Bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới ban hành kèm theo Quyết

định số 370/2018/QĐ-PTI ngày 26-12-2018 của Tổng giám đốc Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm B căn cứ:

Nội dung Thông báo kết quả điều tra, xác minh, giải quyết vụ tai nạn giao thông của Phòng cảnh sát giao thông, Công an tỉnh Cao Bằng thì tại mục: 4. Lỗi của các bên có liên quan vụ tai nạn giao thông:

"- Anh Dương Quang T có hành vi vi phạm: Điều khiển xe ô tô tải có kích thước thùng xe không đúng thiết kế của nhà sản xuất (quy định tại điểm đ, Khoản 3, Điều 16, Nghị định 100/2019/NĐ – CP).

- Ông Nguyễn Thanh H là chủ xe 11C – 056.22 có hành vi vi phạm: Đưa xe ô tô có kích thước thùng xe không đúng với thiết kế của nhà sản xuất tham gia giao thông (quy định tại điểm e, Khoản 9, Điều 30, Nghị định 100/2019/NĐ-CP)".

Căn cứ các nội dung "đo đạc kích thước lòng thùng xe tai nạn (630cm x 226cm x 210cm ~ 29,9m3)" và dữ liệu "hình ảnh của hàng hóa chở trên xe" do cán bộ PTI thu thập được từ dữ liệu camera giám sát giao thông do công an huyện Thạch An cung cấp có đầy đủ hình ảnh xe ô tô 11C – 056.22 lưu hành qua các địa điểm lắp đặt camera giám sát giao thông tại địa điểm "Kiểm Lâm" và điểm "Chợ cũ" trên tuyến đường quốc lộ 4A kèm theo các hình ảnh của hàng hóa chở trên xe lúc 9h00'42 và 9h01'02 ngày 26-6-2021. Hình ảnh cho thấy thùng xe 11C - 056.22 chở đầy trên thùng xe chở đầy cát; loại hàng hóa vận chuyển trên xe là "cát bê tông" kèm theo thông số về trọng lượng riêng của "cát bê tông" là từ 1,25 – 1,45 tấn/m^3 tùy chủng loại và tình trạng khô – ướt thì PTI xác định sơ bộ khối lượng hàng hóa vận chuyển trên xe tại thời điểm xảy ra tổn thất là: 29,9m3 x (từ 1,25 đến 1,45 tấn/m3)= khoảng (37,3 – 43,3) tấn.

So sánh với tài liệu tại sổ đăng kiểm KD 6617369 ngày 29-4-2021 của xe 11C – 056.22 thì: "Khối lượng hàng CC theo TK/CP TGGT: 17.200/16.250 (kg) (17, 2 tấn)"

Như vậy, xe ô tô 11C – 056.22 đã chở lượng hàng hóa vượt quá tải trọng cho phép chuyên trở là: 20,1 tấn (xe chở quá tải trọng ~ 116% khối lượng cho phép tham gia giao thông theo Giấy chứng nhận đăng kiểm của xe)

Căn cứ: Khoản 10 Điều 12: Những điểm loại trừ chung tại Quy tắc Bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới ban hành kèm theo Quyết định số 370/2018/QĐ-PTI ngày 26-12-2018 của Tổng giám đốc Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm B:

"PTI không chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các trường hợp sau: 10. Xe chở/kéo/cẩu quá tải trọng hoặc quá số lượng người quy định từ 50% trở lên theo Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ" (đối với xe chở hàng căn cứ vào tải trọng...). Trong vụ tai nạn này, xe chở quá tải trọng ~ 116% khối lượng cho phép tham gia giao thông theo Giấy chứng nhận đăng kiểm của xe)

Vì vậy, vụ tổn thất xe ô tô biển kiểm soát 11C-056.22 thuộc điểm loại trừ chung tại Quy tắc bảo hiểm của PTI nên không thuộc trách nhiệm của PTI; PTI

không đồng ý thanh toán yêu cầu lãi chậm trả vì không phát sinh trách nhiệm bảo hiểm.

PTI không đồng ý với giá trị thanh lý xác xe số tiền 65.000.000 đồng theo Hợp đồng mua bán xác xe sau tai nạn số 06/HĐ-CTY ngày 24/01/2022 giữa ông Nguyễn Thanh H và ông Phạm Văn T vì:

PTI không được biết việc mua bán xác xe này;

PTI nhận thấy việc định giá xác xe tai nạn không hề có bất kỳ kết luận định giá của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hay công ty định giá, thẩm định giá có chức năng để xác định giá trị của xác xe 11C-056.22 sau tai nạn là 65.000.000 đồng;

Việc định giá xác xe là do ông Nguyễn Thanh H và ông Phạm Văn T tự thỏa thuận với nhau về giá trị này không dựa trên bất kỳ căn cứ nào;

PTI không đồng ý giá trị tổn thất của xe 11C-056.22 mà nguyên đơn đưa ra là 950.000.000 đồng vì:

Ngay cả khi PTI đã xác định là tổn thất không thuộc phạm vi bảo hiểm thì PTI cũng không đồng ý với giá trị tổn thất của xe 11C-056.22 mà nguyên đơn đưa ra là 950.000.000 đồng.

Giá trị tổn thất của xe phải dựa trên cơ sở giá thị trường của tài sản được tại thời điểm, nơi xảy ra tổn thất và mức độ thiệt hại thực tế chứ không phải giá trị bảo hiểm khách hàng mua là bao nhiêu thì coi đó là giá trị tổn thất của xe là bấy nhiêu.

Theo báo giá của các đơn vị sửa chữa trên địa bàn Lạng Sơn, Cao Bằng thì PTI xác định giá trị thiệt hại của xe 11C-056.22 vào thời điểm xảy ra tổn thất là 569.750.000 đồng và chúng tôi đã có công văn số 05/PTILS-GĐBT ngày 04/01/2022 gửi ông Nguyễn Thanh H về việc công nhận giá vụ tổn thất của xe 11C-056.22 là 569.750.000 đồng. Do vậy, PTI không đồng ý với giá trị tổn thất của xe 11C-056.22 mà nguyên đơn đưa ra là 950.000.000 đồng.

4. Đề nghị của PTI

Như đã trình bày ở trên, vụ tổn thất đối với xe ô tô biển kiểm soát 11C-056.22 ngày 26-6-2021 của khách hàng không thuộc phạm vi bảo hiểm của PTI căn cứ theo kết quả giám định tải trọng của xe tại thời điểm xảy ra tai nạn xác định xe quá tải đồng thời giá trị tổn thất của xe cũng được xác định trên kết quả giám định tổn thất thực tế và giá trị tham khảo trên thị trường. Vì vậy, bị không nhất trí thanh toán tiền bảo hiểm cho ông Nguyễn Thanh H. Do xe ô tô biển kiểm soát 11C-056.22 ngày 26-6-2021 chở quá trọng tải nên thuộc điểm loại trừ tại khoản 10 Điều 12 của Quy tắc bảo hiểm nên không nhất trí bồi thường theo yêu cầu của nguyên đơn.

- Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan anh Dương Quang T trình bày:

Vào khoảng tháng 4 năm 2021 anh T có ký hợp đồng lái xe ô tô tải thuê cho ông Nguyễn Thanh H thời hạn thực hiện lái xe là 01 năm, loại xe ô tô "Hổ

Vồ, xe bốn chân", không nhớ trọng tải xe. Anh T có bằng lái xe hạng C, vì xe trọng tải lớn phải có bằng lái xe hạng C mới đủ điều kiện lái xe.

Ngày 26-6-2021 anh T có lái xe ô tô biển kiểm soát 11C-056.22 xuống thị trấn T, huyện T, tỉnh Lạng Sơn để chở cát, loại cát vàng để giao cho trạm trộn bê tông trong thành phố Cao Bằng. Anh T lấy cát với Công ty B tại xã Đ, huyện T, tỉnh Lạng Sơn khối lượng lấy là 12m^3 cát, có phiếu xuất kho, khi công ty súc đủ cát thì anh T lái xe về Cao Bằng khi đến địa điểm xóm T, xã T, huyện T, tỉnh Cao Bằng tầm khoảng 11 giờ trưa, do anh Trương thao tác kém trong quá trình chuyển số xe nên xe bị tai nạn đâm vào bên trái đường theo chiều của xe chạy làm xe ô tô bị hư hỏng nặng.

Khi tai nạn xảy ra anh T báo cho ông H, ông H đã báo bên bảo hiểm xe ô tô và bảo hiểm đã cử anh Lê Mạnh T đến và có cả công an giao thông cũng đến đo đạc hiện trường. Lúc đó anh T vẫn ở hiện trường vì chỉ bị xây xước nhẹ không phải đi bệnh viện.

Bảo hiểm xuống có đo thùng xe và xác định khối lượng cát trên xe là 12m^3 loại cát vàng để đổ bê tông. Khi giải quyết xong thì ông H thuê xe chở cát về và thuê máy cẩu chở xe ô tô về.

Việc đo khối lượng cát là do anh T với anh T trực tiếp đo bằng kéo dây thước đo thùng xe, sau khi đo xong có lập biên bản anh T, anh T và anh Ngô Phương H là người quản lý đội xe cùng ký biên bản xác định khối lượng cát trên xe ô tô.

Số lượng cát đổ ra bên ngoài thì anh T không đo vì không thể đo được, chỉ kéo dây đo thùng xe ô tô, anh T với anh T mỗi người cầm một đầu dây để đo thùng xe và xác định là 12m^2 cát vàng là đo theo phiếu xuất kho.

- Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan anh Lê Mạnh T trình bày:

Vào khoảng 10 giờ 30 phút, ngày 26 tháng 6 năm 2021 có anh Ngô Phương H gọi điện thoại cho anh T là có chiếc xe ô tô biển kiểm soát 11C-056.22 bị tai nạn và anh T cùng anh H (là quản lý đội xe 26/3) đi xuống hiện trường, đến hiện trường lúc đo khoảng 14 giờ 30 phút cùng ngày, khi đến hiện trường anh T quan sát và chụp ảnh hiện trường và thực hiện giám định theo quy trình, lúc làm việc có anh T, anh H, anh T, chị V vợ anh T, anh Q cũng làm tại Công ty trách nhiệm hữu hạn Xây dựng X (viết tắt là Công ty X), anh T công an giao thông Cao Bằng và một số người khác.

Về cát bị đổ là loại cát vàng để đổ bê tông, còn khối lượng cát anh T không trực tiếp đo vì cát đổ tràn ra ngoài thùng xe ô tô trôi ra mương nước, cống nước, vườn, sân của nhà dân xung quanh. Anh T chỉ đo kích thước thùng xe ô tô và đo được chiều dài thùng xe là 630cm; rộng 226cm; cao 210cm, người phối hợp đo và xác nhận kích thước cùng anh T là anh Dương Quang T và có anh Ngô Phương H ký xác nhận vào biên bản.

Vì không xác định được khối lượng cát, do cát bị đổ tràn ra ngoài thùng xe ô tô nên anh T có yêu cầu lái xe xuất trình phiếu xuất kho chở hàng hóa, thì

thấy phiếu xuất kho ghi 12m^3 cát vàng bê tông, nên anh T đã ghi nhận 12m^3 cát vào biên bản xác định khối lượng cát mà ô tô biển kiểm soát 11C-056.22 chở và bị tai nạn.

Bản án dân sự sơ thẩm số: 33/2022/DS-ST ngày 28-9-2022 của Tòa án nhân dân thành phố Lạng Sơn, tỉnh Lạng Sơn đã quyết định:

1. Chấp nhận yêu cầu khởi kiện của ông Nguyễn Thanh H, buộc Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) phải thanh toán số tiền bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới cho ông Nguyễn Thanh H là 855.172.000 đồng và lãi suất chậm trả theo quy định là 62.712.000 đồng tính đến ngày xét xử sơ thẩm, tổng cộng số tiền Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B phải thanh toán cho ông Nguyễn Thanh H là 917.884.000 đồng.

2. Về chi phí tố tụng: Tổng số tiền là 17.530.000 đồng, bị đơn phải chịu toàn bộ chi phí tố tụng là 17.530.000 đồng bị đơn đã nộp tạm ứng trước, xác nhận bị đơn đã nộp đủ.

Ngoài ra Bản án còn tuyên về án phí, về nghĩa vụ chậm trả, về quyền kháng cáo và yêu cầu thi hành án dân sự theo quy định của pháp luật.

Trong thời hạn luật định, bị đơn Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) kháng cáo đối với Bản án sơ thẩm, yêu cầu cấp phúc thẩm bác toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn; buộc nguyên đơn phải chịu mọi chi phí tố tụng.

Tại phiên tòa phúc thẩm:

Bị đơn Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) giữ nguyên nội dung kháng cáo, yêu cầu cấp phúc thẩm bác toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn; buộc nguyên đơn phải chịu mọi chi phí tố tụng. PTI cho rằng: Tòa án sơ thẩm, căn cứ vào tài liệu không hợp pháp để ra quyết định bản án là bất lợi cho PTI, cụ thể là Phiếu xuất kho kiêm hóa đơn bán hàng ngày 26-6-2021 không hợp pháp, tại Phụ lục 3 của Thông tư số 133/2016/TT-BTC ngày 26 tháng 8 năm 2016 của Bộ Tài chính quy định về Chế độ kế toán cho Doanh nghiệp nhỏ và vừa đã quy định về Phương pháp và trách nhiệm ghi Phiếu xuất kho, nhưng Phiếu xuất kho kiêm hóa đơn bán hàng số 06454 không ghi rõ họ tên người lập phiếu, không ghi rõ họ tên người nhận hàng và phần ký tên người nhận hàng không đồng nhất, không có Thủ kho ký và ghi rõ họ tên, không có kế toán trưởng ký và ghi rõ họ tên và không có chữ ký phê duyệt của Giám đốc..v.v là vi phạm quy định nêu trên. Do đó, Phiếu xuất kho số 06454 là không hợp pháp, nên không có giá trị chứng cứ. Phiếu xuất kho kiêm hóa đơn bán hàng đã bị sửa chữa ngày lập, theo mắt thường quan sát thì đã bị sửa chữa từ ngày 25 thành ngày 26. Biên bản xác minh (Bút lục 226) ông Nông Văn C là cán bộ địa chính xã Đ đã cho biết Công ty B không hoạt động từ năm 2021 nên Công ty B không thể có Phiếu xuất kho kiêm hóa đơn bán hàng vào ngày 26-6-2021. Phiếu xuất kho kiêm hóa đơn bán hàng không thể dùng làm căn cứ để xác định xe chở 12m^3 cát. Anh T đã thừa nhận bản thân, đã ghi 12m^3 cát trong Biên bản hiện trường là không đúng thực tế, đó là sự bất cẩn, sai sót về việc ghi chép; nên đã căn cứ vào

Phiếu xuất kho kiêm hóa đơn bán hàng ghi 12m^3 cát do bên nguyên đơn xuất trình để ghi vào Biên bản.

Lời khai của của anh Dương Quang T (là lái xe ô tô) tại Biên bản lấy lời khai của đương sự lập ngày 23-08-2022, "*số lượng cát đổ ra bên ngoài thì chúng tôi không thể đo được ... và xác định là 12m^3 cát vàng là do theo phiếu xuất kho"* sau này anh T khai là không nhớ có đo cát đổ ra hay không. Anh T, anh T và Cơ quan Công an không đo khối lượng cát khi xảy ra tai nạn.

Chủ xe tự ý bán xe được hiểu là chủ xe không yêu cầu PTI bồi thường; nếu PTI phải bồi thường thì PTI sẽ thu hồi xác xe và tổ chức bán đấu giá xác xe theo quy định.

Căn cứ vào camera do Cơ quan Công an cung cấp và kết luận giám định, có đủ căn cứ vững chắc xe đã chở 30,429 m^3 tương ứng với Tải trọng cát được chở là 42,6 tấn vượt quá tải trọng 120,5% cho phép; xe đã cơi nới gấp 2,2 lần thể tích cho phép. căn cứ Khoản 10 Điều 12 Quy tắc Bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới ban hành kèm theo Quyết định số 370/2018/QĐ-PTI ngày 26-12-2019 của Tổng giám đốc Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm Bưu điện được ban hành kèm theo Văn bản số 14558/BTC-QLBH ngày 22-11-2018 của Bộ Tài Chính quy định về loại trừ bảo hiểm*" Xe chở/kéo/cẩu quá tải trọng hoặc quá số lượng người quy định 50% trở lên theo Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (đối với xe chở hàng căn cứ vào tải trọng..."*, thì Công ty Cổ phần Bảo hiểm B không phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

Hợp đồng bảo hiểm là Hợp đồng theo mẫu đó là Giấy chứng nhận bảo hiểm đã giao cho bên nguyên đơn, không thể ghi toàn bộ Điều khoản Bộ quy tắc bảo hiểm nên đã dẫn chiếu trong Giấy chứng nhận bảo hiểm cụ thể, Bộ quy tắc bảo hiểm. Quá trình mua bảo hiểm và sau khi mua, ông H không thắc mắc gì. Ông H đã mua bảo hiểm nhiều năm trước và hiện nay vẫn đang mua bảo hiểm của PTI.

Nguyên đơn giữ nguyên ý kiến đã trình bày tại cấp sơ thẩm và yêu cầu giữ nguyên nội dung Bản án sơ thẩm; không chấp nhận yêu cầu kháng cáo của bị đơn. Nguyên đơn cho rằng: Việc bảo hiểm chưa phải là hợp đồng bảo hiểm vì chưa lập thành hợp đồng, chỉ là giao kết hợp đồng vì chỉ có Giấy chứng nhận bảo hiểm. Chị L là hợp đồng lao động là người bán bảo hiểm, trực tiếp giao Giấy chứng nhận bản hiểm cho bên mua; chị L không giải thích rõ hợp đồng. Không có căn cứ chứng minh PTI đã giải thích rõ hợp đồng cũng như giải thích rõ về loại trừ trách nhiệm bảo hiểm. Theo Điều 13, Điều 16 của Luật kinh doanh bảo hiểm quy định điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm phải được quy định rõ trong hợp đồng bảo hiểm, việc PTI trích dẫn điểm loại trừ quá tải quy định trong quy tắc bảo hiểm của PTI là quy định nội bộ PTI, chỉ có PTI biết, không đưa vào hợp đồng là trái với Luật kinh doanh bảo hiểm nên không có giá trị áp dụng, PTI không cung cấp quy tắc bảo hiểm cho ông H, vi phạm nghĩa vụ cung cấp thông tin, quy định tại Điều 19 của Luật kinh doanh bảo hiểm; nên không

loại trừ bảo hiểm trường hợp quá tải, nên không cần xem xét đến khối lượng hàng hóa của xe tại thời điểm tai nạn, không cần xác định khối lượng hàng hóa trên xe.

Giao kết điện tử thì phải có chữ ký điện tử, trong vụ việc này các bên không có chữ ký điện từ khi giao kết.

Trong trường hợp PTI chứng minh được giao kết bảo hiểm có điều khoản loại trừ xe trở quá tải thì cũng không có hiệu lực theo Điều 405 của Bộ luật dân sự. Hợp đồng theo mẫu thì mặc nhiên không được pháp luật công nhận về điều khoản miễn trách nhiệm của bên đưa ra hợp đồng mẫu.

PTI bán thêm điều khoản bảo hiểm thay đổi thông số kỹ thuật xe, (cho phép cơi nới) thì PTI phải biết sẽ làm tăng trọng tải của xe. Điều đó là gài điều khoản loại trừ bảo hiểm xe chở quá tải khi xảy ra tổn thất không phải bồi thường.

Theo Điều 8 Quy tắc bảo hiểm và Điều 48 Luật kinh doanh bảo hiểm thì trường hợp các bên không thống nhất về nguyên nhân, mức độ tổn thất thì có thể trưng cầu giám định viên độc lập nhưng đến giờ chưa có bên nào phủ nhận kết quả giám định của anh T đã lập; giám định phải được lập khi xảy ra tai nạn. Anh T đã ghi rõ trong biên bản là xe chở 12m^3 cát; Cơ quan Công an cũng không kết luận xe bị tai nạn là do xe chở quá tải trọng, không kết luận khối lượng cát là bao nhiêu.

Về phiếu xuất kho: Việc phiếu xuất kho không đúng theo Luật kế toán thì do Cơ quan Thuế xử lý; theo kết quả xác minh thì Công ty B không hoạt động từ tháng 10/2021 nên ngày 26-6-2021 vẫn hoạt động; Phiếu xuất kho không tẩy xóa.

Xác xe ô tô là của anh H vì anh H là chủ sở hữu nên anh H có quyền bán xác xe; anh H chỉ chấp nhận giao xác xe khi PTI bồi thường thiệt hại cho anh H; PTI không hợp tác khắc phục, không thực hiện nghĩa vụ nên dẫn đến kéo dài thời gian giải quyết, anh H phải bán xe để đảm bảo thu hồi giá trị.

PTI cho rằng anh T, ông H làm giả Phiếu xuất kho là không có căn cứ, cần thận trọng khi cáo buộc vu khống người khác; anh H đưa anh T là người bảo hiểm đến hiện trường, anh T có mặt tại hiện trường xảy ra tai nạn nên không có ai khác để làm ra Phiếu xuất kho giả đưa cho anh tuyên ngay tại hiện trường.

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Lạng Sơn phát biểu ý kiến về việc chấp hành pháp luật tố tụng và giải quyết vụ án cụ thể như sau:

1. Về việc chấp hành pháp luật tố tụng: Quá trình thụ lý, giải quyết vụ án tại cấp phúc thẩm và tại phiên tòa phúc thẩm, Thẩm phán, Hội đồng xét xử, Thư ký phiên tòa chấp hành đúng quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự; người tham gia tố tụng có mặt tại phiên tòa đã được thực hiện đầy đủ các quyền và nghĩa vụ của mình theo quy định của pháp luật tố tụng dân sự; có đương sự vắng mặt nhưng đã có ủy quyền, có đơn xin xét xử vắng mặt.

2. Về việc giải quyết kháng cáo:

* Về tính có căn cứ và hợp pháp của kháng cáo: Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) kháng cáo trong thời hạn luật định nên kháng cáo hợp lệ, đúng quy định Điều 273, 274 BLTTDS.

* Về nội dung kháng cáo: Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) đề nghị cấp phúc thẩm xử không chấp nhận yêu cầu của ông Nguyễn Thanh H, buộc ông Nguyễn Thanh H phải chịu mọi chi phí tố tụng của vụ án. Căn cứ các tài liệu chứng cứ có trong hồ sơ vụ án, kết quả tranh tụng tại phiên tòa phúc thẩm, thấy:

Theo Giấy chứng nhận bảo hiểm số 21TN 210023100 cấp ngày 07-5-2021 cho ông Nguyễn Thanh H, các điều kiện, điều khoản bảo hiểm bao gồm: Bảo hiểm theo quy tắc bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới của PTI; Điều khoản bổ sung BS02/PTI-XCG: Bảo hiểm thay thế mới; Điều khoản bổ sung BS13/PTI-XCG: Bảo hiểm cho thiết bị lắp thêm; Điều khoản bổ sung BS19/PTI-XCG: Bảo hiểm thay đổi thông số kỹ thuật của xe. Giá trị xe tham gia bảo hiểm theo hợp đồng là 950.000.000 đồng, phí bảo hiểm là 18.525.500 đồng.

Ngày 26-6-2021 khi xe ô tô của ông H lưu thông trên đường thì xảy ra tai nạn, theo thông báo kết quả điều tra, xác minh, giải quyết vụ tai nạn giao thông của Phòng cảnh sát giao thông, Công an tỉnh Cao Bằng thì nguyên nhân xảy ra tai nạn là do anh T điều khiển xe thực hiện quy trình thao tác lái xe kém, ngoài ra còn có lỗi vi phạm hành chính: Anh T có hành vi điều khiển xe ô tô tải có kích thước thùng xe không đúng thiết kế của nhà sản xuất; ông H (chủ xe) có hành vi đưa xe ô tô có kích thước thùng xe không đúng thiết kế của nhà sản xuất tham gia giao thông. Ngay sau khi xảy ra tai nạn ông H đã báo PTI đến hiện trường thẩm tra, cán bộ thẩm định của PTI là anh Lê Mạnh T đã đến lập biên bản hiện trường, ghi nhận xe chở 12m^3 cát vàng tương ứng 16,8 tấn (12m^3 x 1,4 tấn/m^3 = 16,8 tấn), phù hợp với giấy chứng nhận đăng kiểm của xe ô tô.

Nguyên đơn ông H cho rằng nguyên nhân xảy ra tai nạn là do anh T điều khiển xe thực hiện quy trình thao tác lái xe kém, còn lỗi điều khiển và lỗi đưa xe ô tô tải có kích thước thùng xe không đúng thiết kế của nhà sản xuất tham gia giao thông chỉ là lỗi hành chính. Tại biên bản thẩm định hiện trường, cán bộ PTI đã ghi nhận xe ô tô chở 12m^3 cát vàng tương ứng 16,8 tấn (12m^3 x 1,4 tấn/m^3 = 16,8 tấn), phù hợp với phiếu xuất kho của Công ty B, xã Đ, huyện T, tỉnh Lạng Sơn, phù hợp với khối lượng hàng hóa chuyên chở theo giấy chứng nhận kiểm định xe ô tô là 17.200/16.250kg. Khi mua bảo hiểm PTI không lập hợp đồng, không giải thích các điểm loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo quy định tại điểm đ khoản 1 Điều 13 Luật Kinh doanh bảo hiểm và khoản 2 Điều 16 Luật Kinh doanh bảo hiểm cho ông nên nếu xe ô tô của ông có trở quá tải thì PTI vẫn phải bồi thường. Tổn thất của xe ô tô là do đâm, va, lật, đổ thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm của PTI quy định tại Điều 14 Quy tắc bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới của PTI, theo mục 2.1 khoản 2 Điều 17 quy tắc bảo hiểm của PTI, xe của

ông bị thiệt hại trên 75% giá trị thị trường của xe nên PTI bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm cho ông là 950.000.000 đồng.

Còn PTI cho rằng, xe ô tô của ông H chở quá tải trọng cho phép nên theo quy định tại khoản 10 Điều 12: Những điểm loại trừ chung tại Quy tắc Bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới ban hành kèm theo Quyết định số 370/2018/QĐ-PTI ngày 26-12-2018 của Tổng giám đốc Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm B, PTI không phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

Căn cứ các tài liệu chứng cứ có trong hồ sơ vụ án như Hợp đồng bảo hiểm (cung cấp tại cấp phúc thẩm), Giấy chứng nhận bảo hiểm, Thông báo kết quả điều tra, xác minh, giải quyết vụ tai nạn giao thông của Phòng cảnh sát giao thông Công an tỉnh Cao Bằng, bản ảnh hiện trường, hình ảnh camera giám sát giao thông do Công an huyện T cung cấp, kết quả đo đạc thùng xe được ghi tại biên bản xác định khối lượng ngày 26-6-2021 do ông T thực hiện và kết luận giám định số 81/GĐKT-ĐK ngày 06-8-2022 của Công ty cổ phần đăng kiểm xe cơ giới L, xác định được: Khối lượng hàng hóa chuyên trở nguyên bản theo nhà sản xuất là 16250kg, kích thước lòng thùng xe nguyên bản là 6000/5900 x 2300/2100 x 1000/870mm. Còn kết quả giám định theo diện tích thùng hàng cơi nới thì chiều dài lòng thùng là 6300mm, *dài hơn kích thước nguyên thủy 300mm*, chiều rộng 2300mm đúng kích thước nguyên thủy, chiều cao lòng thùng 2100mm *cao hơn kích thước nguyên thủy 1100mm*; thể tích chở hàng theo hồ sơ nguyên thủy là *13,8m^3*, thể tích chở hàng sau cơi nới là *30,429m^3*, chênh lệch so với thể tích nguyên thủy là 30,429m^3-13,8m^3=*16,629m^3*; giám định khối lượng cát chuyên trở đối với cát vừa (cát vàng) là 1,4 tấn/m^3, khối lượng tính toán = 30,429 x 1,4 = *42,6006 tấn = 42600,6kg*. So sánh với tài liệu tại sổ đăng kiểm thì: "Khối lượng hàng CC theo TK/CP TGGT: 17.200/16.250 (kg) (17, 2 tấn)". Như vậy, xe ô tô của ông Hải đã chở lượng hàng hóa vượt quá tải trọng cho phép chuyên trở là: 20,1 tấn (xe chở quá tải trọng ~ 116% khối lượng cho phép tham gia giao thông theo Giấy chứng nhận đăng kiểm) nên theo quy định tại khoản 10 Điều 12: Những điểm loại trừ chung tại Quy tắc Bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới ban hành kèm theo Quyết định số 370/2018/QĐ-PTI ngày 26-12-2018 của Tổng giám đốc Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm B: PTI không phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong trường hợp xe chở quá tải trọng từ 50% trở lên theo Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

Đồng thời, khi xảy ra tai nạn anh T cán bộ của PTI đến thẩm định hiện trường đã lập biên bản xác định khối lượng cát trên xe và đo kích thước thùng xe, nhưng do khi đó cát trên xe bị đổ tràn ra ngoài sân nhà dân nên anh T không đo được khối lượng cát trở trên xe mà ghi khối lượng theo phiếu xuất kho do lái xe xuất trình là 12m^3, khối lượng này không phù hợp với kết luận giám định số 81/GĐKT-ĐK ngày 06-8-2022 của Công ty Cổ phần Đăng kiểm xe cơ giới L. Hơn nữa, phiếu xuất kho do anh T cung cấp không có chữ ký của kế toán và chữ ký, con dấu của Giám đốc công ty, ngày ghi trên phiếu có dấu hiện bị chỉnh sửa, tài liệu phiếu xuất kho có trong hồ sơ vụ án không phải là bản gốc mà là bản in

ra từ bản chụp điện thoại, tại phiên tòa ông H không cung cấp được gốc để đối chiếu, tại cấp sơ thẩm Tòa án đã đến nơi đặt trụ sở của Công ty B tại Thôn K, xã Đ, huyện T, tỉnh Lạng Sơn để xác minh về tính hợp pháp của phiếu xuất kho nêu trên nhưng Công ty đã ngừng hoạt động và chuyển đi đâu địa phương không nắm được, nên không có cơ sở để xác định nội dung ghi trong phiếu xuất kho có chính xác không. Do đó, phiếu xuất kho nêu trên chưa đủ giá trị chứng minh và không được coi là chứng cứ theo quy định tại Điều 93 BLTTDS. Tòa án cấp sơ thẩm căn cứ vào phiếu xuất kho nêu trên để xác định khối lượng cát trở trên xe 12m^3 là chưa đảm bảo căn cứ.

Ngoài ra, theo quy định tại Điều 17 Nghị định 103/2008/NĐ-CP ngày 16-9-2008 quy định cụ thể về quyền lợi của chủ xe cơ giới, Điều khoản 2 Điều 16 Luật kinh doanh bảo hiểm và Điều 6, 7 Quyết định số 370/2018/QĐ-PTI ngày 26-12-2018 của Tổng giám đốc Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm B quy định trách nhiệm của chủ xe cơ giới, lái xe và trách nhiệm của PTI, khi yêu cầu bảo hiểm, chủ xe cơ giới đọc và hiểu rõ quy tắc bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới của PTI, còn PTI có trách nhiệm giải thích cho chủ xe cơ giới về quy tắc, điều khoản, biểu phí bảo hiểm quyền lợi và trách nhiệm chủ xe cơ giới. Trong vụ án này không có tài liệu thể hiện PTI đã giải thích cho ông H về các quy định loại trừ trách nhiệm bảo hiểm, tuy nhiên tại mục lưu ý đối với chủ xe và lái xe của Giấy chứng nhận bảo hiểm có nội dung: "Giấy chứng nhận bảo hiểm này là bằng chứng ký kết hợp bảo hiểm giữa chủ xe và Bảo hiểm bưu điện (PTI). Việc nhận Giấy chứng nhận bảo hiểm này được hiểu chủ xe/lái xe đã được đọc và giải thích kỹ Quy tắc bảo hiểm tự nguyện xe ô tô … được đăng tải trên www.pti.com.vn và biết quyền lợi và trách nhiệm của mình khi tham gia bảo hiểm". Sau khi nhận được Giấy chứng nhận bảo hiểm ông H không có ý kiến thắc mắc gì về nội dung đã được PTI giải thích, coi như đồng ý với các nội dung ghi trong Giấy chứng nhận bảo hiểm. Hơn nữa, trước khi xảy ra tranh chấp ông H và Công ty 26-3 do ông H làm giám đốc đã nhiều lần mua bảo hiểm với PTI và đã phát sinh trách nhiệm bồi thường nên việc ông H cho rằng khi mua bảo hiểm PTI không lập hợp đồng, không giải thích các điểm loại trừ trách nhiệm bảo hiểm cho ông là không có căn cứ.

Từ những phân tích nêu trên thấy có căn cứ chấp nhận kháng cáo của Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) về việc sửa bản án sơ thẩm.

Đề nghị Hội đồng xét xử áp dụng quy định tại khoản 2 Điều 308, khoản 1 Điều 309 BLTTDS xử chấp nhận kháng cáo của Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI), sửa bản án sơ thẩm theo hướng không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn ông Nguyễn Thanh H.

Về án phí dân sự sơ thẩm: Do yêu cầu của ông Nguyễn Thanh H không được chấp nhận nên theo quy định tại khoản 3 Điều 24, khoản 1, 3 Điều 26, khoản 2 Điều 29 Nghị quyết 326 của UBTVQH, ông Nguyễn Thanh H phải chịu án phí dân sự sơ thẩm có giá ngạch đối với khoản tiền không được chấp nhận, được khấu trừ vào số tiền tạm ứng án phí đã nộp.

Về chi phí tố tụng: Do yêu cầu của ông H không được chấp nhận nên theo quy định tại khoản 1 Điều 161, khoản 1 Điều 165 BLTTDS, ông Nguyễn Thanh H phải chịu toàn bộ số tiền chi phí tố tụng 17.530.000 đồng.

Về án phí phúc thẩm: Do Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) được chấp nhận kháng cáo nên theo quy định tại khoản 2 Điều 29 Nghị quyết 326 của UBTVQH, Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) không phải chịu án phí phúc thẩm, hoàn trả tiền tạm ứng án phí đã nộp.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

[1] Về tố tụng: Tại phiên tòa phúc thẩm vắng mặt một số người tham gia tố tụng, mặc dù đã được triệu tập hợp lệ. Tuy nhiên, quá trình giải quyết vụ án, người tham gia tố tụng vắng mặt nói trên đã cung cấp lời khai, văn bản nêu ý kiến; đồng thời những người này đã có đơn đề nghị xét xử vắng mặt hoặc có ủy quyền, người nhận ủy quyền có mặt tại phiên tòa. Do đó, căn cứ khoản 3 Điều 296 của Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015, Hội đồng xét xử tiến hành xét xử vắng mặt những người tham gia tố tụng nói trên.

[2] Xét kháng cáo của bị đơn Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI), thấy rằng:

[2.1] Ông Nguyễn Thanh H, là chủ sở hữu xe ô tô tải nhãn hiệu HOWO biển kiểm soát 11C-056.22 được bảo hiểm vật chất xe ô tô theo hợp đồng bảo hiểm số 1532/HĐ/050-PKDCB/XO/2021 ngày 06-5-2021 giữa Công ty TNHH Xây dựng X và Công ty Bảo hiểm Bưu điện Lạng Sơn, thuộc Tổng Công cổ phần Bảo hiểm B (PTI). Tại công văn số 06/2023-CV ngày 25-3-2023 của Công ty TNHH Xây dựng X khẳng định Công ty không có quyền lợi bảo hiểm đối với xe ô tô 11C – 056.22, xe ô tô trên thuộc quyền sở hữu của cá nhân ông Nguyễn Thanh H. Như vậy, có cơ sở xác định giữa ông Nguyễn Thanh H đã xác lập hợp đồng bảo hiểm theo quy định Điều 117 Bộ luật Dân sự; Điều 12, Điều 13, Điều 14 Luật Kinh doanh bảo hiểm nên có hiệu lực.

[2.2] Ngày 26-6-2021 xe ô tô do anh Dương Quang T điều khiển từ Cao Bằng xuống thị trấn T, huyện T, tỉnh Lạng Sơn chở cát vàng, khi quay trở về đến địa phận xã T, huyện T, tỉnh Cao Bằng thì bị tai nạn, xe ô tô 11C-056.22 bị lao dốc đâm xuống bên trái đường, lật đổ và bị hư hỏng nặng. Cùng ngày, Tổng công ty Cổ phần bảo hiểm B đã cử ông Lê Mạnh T phụ trách bảo hiểm tỉnh Cao Bằng đến hiện trường lập biên bản sự việc và xác định khối lượng cát 12m^3. Và theo thông báo kết quả điều tra, xác minh, giải quyết vụ tai nạn giao thông của Phòng cảnh sát giao thông, Công an tỉnh Cao Bằng ngày 24-8-2021 thì: “Do anh Dương Quang T điều khiển xe thực hiện quy trình thao tác lái xe kém dẫn đến tai nạn giao thông”. Vì vậy có cơ sở khẳng định sự kiện bảo hiểm phát sinh.

[2.3] Căn cứ vào sổ đăng kiểm KD 6617369 ngày 29-4-2021 của xe ô tô biển kiểm soát 11C – 056.22 và biên bản xác định khối lượng do anh Lê Mạnh T lập ngày 26-6-2021: Xác định tại thời điểm sảy ra tai nạn xe ô tô biển kiểm soát

11C – 056.22 có kích thước thùng xe (630cm x 226cm x 210cm) không đúng thiết kế của nhà sản xuất và đã bị xử phạt vi phạm hành chính theo quyết định số 0000764 và 0000766/ QĐ-XPHC ngày 31/8/2021 của Phòng cảnh sát giao thông, Công an tỉnh Cao Bằng về việc anh Dương Quang T có hành vi vi phạm: Điều khiển xe ô tô tải có kích thước thùng xe không đúng thiết kế của nhà sản xuất; Ông Nguyễn Thanh H là chủ xe 11C – 056.22 có hành vi vi phạm: Đưa xe ô tô có kích thước thùng xe không đúng với thiết kế của nhà sản xuất tham gia giao thông.

[2.4] Nhận thấy, tại phiếu xuất kho của Công ty B xuất kho 12m^3 cát bê tông tương ứng là 12m^3 x 1,4 tấn/m^3 = 16,8 tấn. Tại biên bản xác định khối lượng ngày 26-6-2021 do anh Lê Mạnh T là cán bộ của Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B tại Cao Bằng lập cũng xác định tại thời điểm tai nạn xe ô tô biển kiểm soát 11C - 056.22 chở 12m^3 cát. Tuy nhiên trong quá trình giải quyết vụ án, anh Lê Mạnh T khai vì không xác định được khối lượng cát bị đổ tràn ra ngoài thùng xe ô tô nên đã yêu cầu lái xe xuất trình phiếu xuất kho chở hàng hóa, thì thấy phiếu xuất kho ghi 12m^3 cát vàng bê tông, nên anh Lê Mạnh T đã ghi nhận 12m^3 cát vào biên bản xác định khối lượng cát mà ô tô biển kiểm soát 11C-056.22 chở và bị tai nạn.

[2.5] Quá trình giải quyết vụ án, Tòa án cấp sơ thẩm đã tiến hành triệu tập Công ty Cổ phần khai thác khoáng sản B để làm nội dung trên tuy nhiên biên bản xác minh ngày 17-8-2022 tại Chi cục Thuế khu vực III xác định Công ty Cổ phần khai thác khoáng sản B không hoạt động tại địa chỉ đăng ký kể từ ngày 10-8-2021 theo thông báo số 906/TB-CCT ngày 17-08-2021. Như vậy Tòa án cấp sơ thẩm căn cứ vào phiếu xuất kho ngày 26-6-2021 để xác định khi bị tai nạn xe ô tô biển kiểm soát 11C - 056.22 không chở quá tải là chưa đủ cơ sở. Việc đo khối lượng cát bị đổ khi tai nạn là khó thực hiện, cần căn cứ vào các tài liệu chứng cứ khác để xác định tải trọng của xe khi xảy ra tai nạn là cần thiết.

[2.6] Theo kết luận giám định số 81/GĐKT-ĐK ngày 06-8-2022 của Công ty CPĐK xe cơ giới L xác định thể tích sau khi cơi nới là 30,429 m^3 và giả định lượng cát nhỏ (cát đen) - cát vừa (cát vàng) là từ 1,2 – 1,4 tấn/m^3 tùy chủng loại và tình trạng khô – ướt thì xác định khối lượng trên xe tại thời điểm xảy ra tổn thất là: 30,429m^3 x (từ 1,2 đến 1,4 tấn/m^3) = khoảng 36,5 – 42,6 tấn.

[2.7] Dữ liệu "hình ảnh của hàng hóa chở trên xe" do công an huyện T cung cấp có đầy đủ hình ảnh, video của xe ô tô 11C – 056.22 lưu hành qua các địa điểm lắp đặt camera giám sát giao thông tại địa điểm "Kiểm Lâm" và điểm "Chợ cũ" trên tuyến đường quốc lộ 4A kèm theo các hình ảnh của hàng hóa chở trên xe lúc 9h00'42 và 9h01'02 ngày 26-6-2021. Đã chứng minh xe ô tô biển số 11C - 056.22 chở trên thùng xe đầy cát.

[2.8] Căn cứ vào những tài liệu chứng cứ trên, xác định không có căn cứ chấp nhận tại thời điểm tai nạn xe ô tô 11C – 056.22 đang chở 12m^3 cát bê tông theo như phiếu xuất kho ngày 26-6-2021 mà nguyên đơn cung cấp.

[3] Theo Giấy chứng nhận bảo hiểm số 21TN 210023100 cấp ngày 07-5-2021 do hai bên ký kết có quy định "Giấy chứng nhận bảo hiểm này là bằng chứng ký kết hợp đồng bảo hiểm giữa Chủ xe và Bảo hiểm bưu điện (PTI). Việc nhận GCNBH này được hiểu là Chủ xe/ Lái xe đã được đọc và giải thích kỹ Quy tắc bảo hiểm tự nguyện xe ô tô và Quy tắc bảo hiểm trợ cấp nằm viện cho người ngồi trên xe ô tô hiện hành được đăng tải trên www.pti.com.vn và biết quyền lợi và trách nhiệm của mình khi tham gia bảo hiểm. PTI chỉ chịu trách nhiệm khi người mua bảo hiểm đóng phí đúng theo thỏa thuận", Điều đó, chứng minh các bên đã có sự thỏa thuận về việc đóng phí bảo hiểm và thực hiện theo Quy tắc bảo hiểm được đăng tải trên www.pti.com.vn (phù hợp với quy định tại khoản 3 Điều 405 của Bộ luật dân sự về việc cho phép các bên có thỏa thuận khác)

[3.1] Tại phiên tòa, các bên đương sự đều xác nhận việc bảo hiểm được thực hiện Hợp đồng theo mẫu. Thấy rằng, Giấy chứng nhận bảo hiểm của PTI là Hợp đồng theo mẫu kèm theo Thông tư số 22/2016/TT-BTC ngày 16-02-2016 của Bộ Tài chính; nên xét về hình thức của hợp đồng là phù hợp quy định của pháp luật.

[3.2] Như vậy, có căn cứ xác định chủ xe ông Nguyễn Thanh H đã được Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) giải thích và biết rõ về Quy tắc bảo hiểm tự nguyện xe ô tô của PTI trong đó có những điểm loại trừ bảo hiểm.

[3.3] Cũng tại phiên tòa các bên đương sự đều thừa nhận quyền và nghĩa vụ được phát sinh từ Giấy chứng nhận bảo hiểm; bên bán bảo hiểm là PTI bên mua bảo hiểm là cá nhân ông Nguyễn Thanh H. Hợp đồng bảo hiểm ông Nguyễn Thanh H ký với tư cách là Giám đốc Công ty X với PTI là do nhầm lẫn, các bên đương sự không lấy đó làm căn cứ giải quyết vụ án và Hợp đồng đó không có hiệu lực pháp luật đối với việc bảo hiểm chiếc xe ô tô biển kiểm soát 11C – 056.22 bị tai nạn. Ông Nguyễn Thanh H khẳng định ông mua bảo hiểm với tư cách cá nhân; chiếc xe ô tô biển kiểm soát 11C – 056.22 có chủ sở hữu là cá nhân ông H; chiếc xe ô tô biển kiểm soát 11C – 056.22 ông chưa góp vốn vào Công ty X, chưa chuyển nhượng hay chuyển dịch quyền sở hữu cho Công ty 26-3. Ông Nguyễn Thanh H khẳng định Công ty 26-3 nộp tiền đóng bảo hiểm cho ông không làm ảnh hưởng đến quyền của ông được hưởng tiền bảo hiểm khi xe xảy ra tai nạn, Luật bảo hiểm cho phép đóng tiền bảo hiểm thay cho người khác.

[4] Căn cứ: Khoản 10 Điều 12: Những điểm loại trừ chung tại Quy tắc Bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới ban hành kèm theo Quyết định số 370/2018/QĐ-PTI ngày 26-12-2018 của Tổng giám đốc Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm B: "PTI không chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các trường hợp sau: 10. Xe chở/kéo/cẩu quá tải trọng hoặc quá số lượng người quy định từ 50% trở lên theo Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ" (đối với xe chở hàng căn cứ vào tải trọng...). Trong trường hợp này, xe ô tô biển kiểm soát 11C – 056.22 đã chở quá tải trọng ~ 116% khối lượng cho phép tham gia giao thông theo Giấy chứng nhận đăng kiểm của xe nên thuộc điểm loại trừ chung tại Quy tắc bảo hiểm của PTI nên không thuộc trách nhiệm của PTI.

[5] Từ những phân tích trên thấy rằng: Việc thu thập chứng cứ của cấp sơ thẩm tuy chưa được đầy đủ nhưng cấp phúc thẩm đã thực hiện bổ sung đầy đủ, do đó có căn cứ chấp nhận kháng cáo của bị đơn Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI), sửa Bản án dân sự sơ thẩm số 33/2022/DS-ST ngày 28-9-2022 của Tòa án nhân dân thành phố Lạng Sơn, tỉnh Lạng Sơn.

[6] Về chi phí tố tụng: Chi phí trưng cầu giám định là 1.030.000 đồng; chi phí thu thập chứng cứ 1.500.000 đồng; chi phí thẩm định giá xác xe ô tô là 15.000.000 đồng tổng số tiền 17.530.000 đồng. Tại cấp sơ thẩm, xác nhận bị đơn đã nộp tạm ứng số tiền chi phí tố tụng trên. Do yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn không được chấp nhận nên phải chịu toàn bộ chi phí tố tụng. Buộc nguyên đơn ông Nguyễn Thanh H phải trả lại cho bị đơn Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) số tiền 17.530.000 đồng.

[7] Về án phí sơ thẩm: Do yêu cầu khởi kiện không được chấp nhận nên nguyên đơn phải chịu án phí dân sự sơ thẩm có giá ngạch là 39.536.000 đồng.

[8] Về án phí phúc thẩm: Do cấp phúc thẩm sửa Bản án sơ thẩm nên đương sự không phải chịu án phí dân sự thúc thẩm. Trả lại cho bị đơn Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) số tiền đã nộp.

[9] Xét đề nghị của đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Lạng Sơn; của người đại diện theo ủy quyền của nguyên đơn, bị đơn, đề nghị nào phù hợp với nhận định trên thì được chấp nhận, đề nghị nào không phù hợp với nhận định trên thì không được chấp nhận.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH:

Căn cứ khoản 2 Điều 308, Điều 309 của Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015;

Chấp nhận kháng cáo của Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI), Sửa Bản án dân sự sơ thẩm số: 33/2022/DS-ST ngày 28-9-2022 của Tòa án nhân dân thành phố Lạng Sơn, tỉnh Lạng Sơn, cụ thể:

Căn cứ khoản 3 Điều 26; điểm a khoản 1 Điều 35; khoản 1 Điều 39; điểm b khoản 1 Điều 40; khoản 1 Điều 147, khoản 2 Điều 148 khoản 1 Điều 161, khoản 1 Điều 165 của Bộ luật Tố tụng dân sự 2015;

Căn cứ các Điều 117, 385; 386; 387; 388; 393; 398; 401; 402; 403; 404, 405, 406; 357; 468 Bộ luật Dân sự năm 2015;

Căn cứ Điều 12; Điều 13; Điều 14; Điều 19, khoản 2 Điều 16; Điều 48 của Luật Kinh doanh bảo hiểm năm 2000, sửa đổi, bổ sung năm 2010;

Căn cứ khoản 2 Điều 29, khoản 3 Điều 24, Điều 26, Điều 27 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14, ngày 30-12-2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án.

1. Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của ông Nguyễn Thanh H, buộc Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) phải thanh toán số tiền bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới cho ông Nguyễn Thanh H là 855.172.000 đồng và lãi suất chậm trả theo quy định là 62.712.000 đồng tính đến ngày xét xử sơ thẩm.

2. Về chi phí tố tụng: Tổng số tiền là 17.530.000 đồng do yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn không được chấp nhận nên phải chịu toàn bộ chi phí tố tụng. Buộc nguyên đơn ông Nguyễn Thanh H phải trả lại cho bị đơn Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) số tiền 17.530.000 đồng.

Kể ngày bản án có hiệu lực pháp luật và có đơn yêu cầu thi hành án của người được thi hành án nếu người phải thi hành án không thi hành xong các khoản tiền nêu trên thì còn phải chịu khoản lãi của số tiền còn phải thi hành án theo mức lãi suất quy định tại Điều 357, Điều 468 của Bộ luật Dân sự năm 2015.

3. Về án phí:

3.1. Án phí sơ thẩm: Nguyên đơn ông Nguyễn Thanh H phải chịu án phí dân sự sơ thẩm có giá ngạch là 39.536.000 đồng. Xác nhận ông Nguyễn Thanh H đã nộp số tiền tạm ứng án phí là 18.171.000 đồng (mười tám triệu một trăm bảy mươi mốt nghìn đồng) tại biên lai thu tiền tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số AA/2021/0000878 ngày 19-5-2022 của Chi cục Thi hành án dân sự thành phố L, tỉnh Lạng Sơn. Ông Nguyễn Thanh H phải nộp thêm số tiền 21.365.000 đồng (hai mươi mốt triệu ba trăm sau mươi lăm nghìn đồng) để nộp ngân sách Nhà nước.

3.2. Án phí phúc thẩm: Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) không phải chịu tiền án phí dân sự phúc thẩm. Hoàn trả Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm B (PTI) số tiền 300.000 đồng (ba trăm nghìn đồng) tiền tạm ứng án phí dân sự phúc thẩm đã nộp tại Chi cục Thi hành án dân sự thành phố L, tỉnh Lạng Sơn theo Biên lai thu tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số: AA/2021/0001064 ngày 24-10-2022.

Trường hợp bản án được thi hành theo quy định tại Điều 2 Luật Thi hành án dân sự người phải thi hành án dân sự, người được thi hành án dân sự có quyền thoả thuận thi hành án quyền yêu cầu thi hành án, tự nguyện thi hành án hoặc bị cưỡng chế thi hành án quy định tại điều 6, 7, 9 Luật Thi hành án dân sự. Thời hiệu thi hành án được thực hiện theo quy định tại Điều 30 Luật Thi hành án dân sự.

Bản án phúc thẩm có hiệu lực pháp luật kể từ ngày tuyên án./.

Nơi nhận:
- TAND cấp cao tại Hà Nội;
- VKSND cấp cao tại Hà Nội;
- VKSND tỉnh Lạng Sơn;
- TAND thành phố Lạng Sơn, tỉnh LS;
- CCTHADS thành phố Lạng Sơn, tỉnh LS;
- Các đương sự;
- HCTP; P.KTNV&THA;
- Lưu hồ sơ vụ án, Tòa dân sự.

T.M HỘI ĐỒNG XÉT XỬ
THẨM PHÁN - CHỦ TOẠ PHIÊN TOÀ

Chu Long Kiếm