

**TÒA ÁN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

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

Bản án số: 109/2026/KDTM-PT

Ngày: 05/6/2026

V/v: Tranh chấp hợp đồng hợp tác
kinh doanh.

NHÂN DANH

**CÔNG TY CỔ PHẦN
VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT**

ĐẾN Số: 2491
Ngày: 24-6-2026

Chuyên: JET-10T

Số và ký hiệu HS: -

NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

TÒA ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Thành phần hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có:
Thẩm phán- Chủ tọa phiên tòa: **Ông Bùi Đức Bằng**

Các Thẩm phán: **Ông Trần Anh Tuấn**

Ông Tống Quốc Thanh

- Thư ký phiên tòa: **Ông Nguyễn Trung Kiên** - Thư ký Tòa án nhân dân
Thành phố Hà Nội.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hà Nội tham gia phiên tòa:

Bà Đinh Thị Tuyết Mai- Kiểm sát viên.

Ngày 04 và 05/6/2026, tại trụ sở Tòa án nhân dân Thành phố Hà Nội xét xử
phúc thẩm công khai vụ án Kinh doanh thương mại thụ lý số 251/2025/KDTM-
TLPT ngày 15/12/2025 về việc “Tranh chấp hợp đồng hợp tác kinh doanh”.

Do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 09/2025/KDTM-ST ngày
29/7/2025 của Tòa án nhân dân Khu vực 3, thành phố Hà Nội bị kháng cáo. Theo
Quyết định đưa vụ án ra xét xử số 292/2026/QĐXX-PT ngày 22/4/2026, Quyết
định hoãn phiên tòa số 364/2026/QĐ-HPT ngày 15/5/2026, giữa các đương sự:

**1. Nguyên đơn: Công ty TNHH Thương mại và Vận chuyển hàng hóa Ý
Minh**

Trụ sở: Khu 2, xã Hoàng Cương, tỉnh Phú Thọ.

Đại diện theo pháp luật: Ông Vũ Văn Kiều - Giám đốc.

Người đại diện theo ủy quyền: Ông Nguyễn Văn Bình, sinh năm 1959

Người bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp: Luật sư Nguyễn Thị Tuyết và Luật sư
Nguyễn Thị Minh Thu – Luật sư Công ty Luật TNHH Trung Cường

Cùng địa chỉ liên hệ: Căn hộ 1706, Tòa N01-T4 Phú Mỹ Complex, KĐT
Đoàn Ngoại Giao, phường Xuân Đình, Hà Nội.

2. Bị đơn: Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt (sau đây gọi tắt là Công ty Vận tải đường sắt)

Trụ sở: Số 130 Lê Duẩn, phường Văn Miếu Quốc Tử Giám, Hà Nội;

Đại diện theo pháp luật: Ông Đào Anh Tuấn - Tổng Giám đốc

Đại diện theo ủy quyền: Ông Phạm Tiến Hưng (theo văn bản ủy quyền số 195/UQ-VTĐS ngày 21/01/2026), ông Nguyễn Hồng Linh (theo văn bản ủy quyền số 1917/UQ-VTĐS ngày 16/7/2025); ông Đỗ Anh Tuấn (theo văn bản ủy quyền số 543/UQ-VTĐS ngày 17/12/2024).

Người bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp:

- Luật sư Lê Thị Hồng Vân – Công ty Luật TNHH Labor law

Địa chỉ: Tầng 7 Tòa nhà Viện công nghệ, số 8 Láng Hạ, thành phố Hà Nội.

- Luật sư Đào Thị Lan Anh – Luật sư Công ty Luật TNHH MTV Thiên Đức.

Địa chỉ: Số 22/62 Phó Đức Chính, phường Ba Đình, thành phố Hà Nội.

3. Người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan có yêu cầu độc lập: Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam (sau đây gọi tắt là Tổng công ty ĐSVN)

Trụ sở: 118 Đường Lê Duẩn, phường Văn Miếu Quốc Tử Giám, thành phố Hà Nội;

Đại diện theo pháp luật: Ông Hoàng Gia Khánh - Tổng giám đốc

Đại diện theo ủy quyền: Ông Ngô Văn Nguyễn - Phó Trưởng ban kiểm tra - kiểm toán Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam (theo văn bản ủy quyền số 340/UQ-ĐS ngày 28/01/2026).

NỘI DUNG VỤ ÁN:

1. Trong đơn khởi kiện cùng các lời khai trong quá trình giải quyết vụ án, đại diện theo ủy quyền của nguyên đơn trình bày:

Công ty Vận tải Hàng hóa Đường sắt, nay là Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt (sau đây gọi tắt là Công ty Vận tải đường sắt) là đơn vị thành viên hạch toán phụ thuộc Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam. Năm 2008, Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam có chủ trương đầu tư thêm toa xe hàng để phục vụ việc khai thác hàng hóa trên tuyến đường sắt phía Bắc đến Vinh. Công ty Vận tải đường sắt và Công ty TNHH Thương mại và Vận chuyển Hàng hóa Ý Minh (sau đây gọi tắt là Công ty Ý Minh) đã ký Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40/HĐ-CTH - YM ngày 16/12/2008 (sau đây gọi tắt là Hợp đồng số 40) nội dung: Công ty Ý Minh đầu tư 100% vốn để mua lô 51 toa xe với số tiền dự kiến là 26.762.000.000 đồng, còn Công ty Vận tải đường sắt là đơn vị quản lý, điều hành, thỏa thuận về mức cước, thời hạn hợp tác là 12 năm tính từ khi 51 toa xe nhập khẩu được cấp giấy phép khai thác, Công ty Ý Minh

được quyền kinh doanh khai thác 51 toa xe sau khi đã đầu tư vốn mua và sửa chữa định kỳ số toa xe này; sau 10 năm kể từ ngày đưa xe vào kinh doanh, Công ty Ý Minh chuyển giao quyền sở hữu cả 51 toa xe cho Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam không kèm theo bất cứ điều kiện nào và được quyền ưu tiên khai thác trong các năm tiếp theo... Ngoài ra, hợp đồng còn quy định chi tiết về quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của từng bên và phương thức thanh toán cước phí vận chuyển.

Sau khi ký hợp đồng, Công ty Ý Minh đã mua 51 toa xe, Công ty Vận tải đường sắt khai thác sử dụng 51 toa xe bắt đầu từ tháng 4/2009. Quá trình thực hiện, các bên đã ký các Phụ lục hợp đồng. Thực tế, quá trình thực hiện hợp đồng hợp tác từ năm 2009 đến năm 2014, Công ty Ý Minh đều trực tiếp ký hợp đồng vận chuyển với Công ty Cổ phần Supe Phốt phát Lâm Thao (sau đây gọi tắt là Công ty Lâm Thao), các hợp đồng đều có thời hạn 12 tháng. Đến năm 2015 thì Công ty Lâm Thao từ chối ký tiếp hợp đồng với Công ty Ý Minh với lý do Công ty Vận tải đường sắt gửi Văn bản số 3284/KHN-VIHH ngày 12/12/2014 yêu cầu phải ký hợp đồng trực tiếp với Công ty Vận tải đường sắt.

Việc Công ty Vận tải đường sắt vi phạm, tự ý chấm dứt hợp đồng hợp tác kinh doanh không thông báo làm thất thoát doanh thu của Công ty Ý Minh từ năm 2015 đến năm 2018 nên Công ty Ý Minh yêu cầu Công ty Vận tải đường sắt phải bồi thường. Thời gian hiệu lực của Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40 bắt đầu được tính từ ngày 01/4/2009 (Thời gian bắt đầu xuất hóa đơn).

Giai đoạn 1: 10 năm đầu kể từ ngày 01/4/2009, trong khoảng thời gian này Công ty Ý Minh hưởng 30% doanh thu, đường sắt hưởng 70% doanh thu. Trong thời gian này Công ty Ý Minh bị dừng chạy tàu một năm (năm 2010) và 15 ngày chạy tàu (từ 01/9/2014 đến ngày 15/9/2014) không được trả tiền cước doanh thu vận tải. Như vậy, giai đoạn 1 của Hợp đồng phải được tính đến ngày 15/4/2020.

Giai đoạn 2: 02 năm tiếp theo của Hợp đồng số 40 trong khoảng thời gian này Công ty Ý Minh hưởng 25% doanh thu, Công ty Vận tải đường sắt hưởng 85% doanh thu.

Tuy nhiên Công ty Vận tải đường sắt dùng toa xe của Công ty Ý Minh để kinh doanh liên tục và cho các Công ty khác thuê lại để kinh doanh mà không được sự đồng ý của Công ty Ý Minh cho đến nay mà không trả tiền cho Công ty Ý Minh. Công ty Ý Minh không được hưởng kết quả kinh doanh nào của thời gian kinh doanh này.

Như vậy thời gian thực tế thực hiện hợp đồng là 08 năm 11 tháng 15 ngày trong khi hợp đồng quy định là 12 năm Công ty Ý Minh được phép kinh doanh vận tải. Kết quả kinh doanh với Công ty Vận tải đường sắt từ năm 2009 đến năm 2019 cụ thể từng năm: Năm 2009 với số tiền: 3.960.928.000 đồng; năm 2010 với số tiền: 2.465.098.000 đồng; năm 2011 với số tiền: 8.545.030.000 đồng; năm 2012 với số

tiền: 8.284.316.000 đồng; năm 2013 với số tiền: 6.751.536.000 đồng; năm 2014 với số tiền: 6.820.198.000 đồng; năm 2015 với số tiền: 5.687.119.990 đồng; năm 2016 với số tiền: 3.482.767.919 đồng; năm 2017 với số tiền: 2.914.709.065 đồng; năm 2018 với số tiền: 4.003.420.152 đồng; năm 2019 với số tiền: 12.331.928 đồng. Tổng doanh thu Công ty Ý Minh đã nhận: 52.927.455.054 đồng.

Nay nguyên đơn yêu cầu bị đơn bồi thường với số tiền: **41.870.190.905 đồng**, trong đó số tiền thiệt hại về kinh doanh 10 năm đầu là 34.132.912.526 đồng, 02 năm cuối là 4.353.018.379 đồng và tiền chi phí sửa chữa lớn là 3.384.260.000 đồng. Đối với số tiền lãi nguyên đơn yêu cầu bị đơn phải trả lãi vay cho khoản tiền phải bồi thường thiệt hại cho nguyên đơn kể từ bản án sơ thẩm lần đầu theo quy định của pháp luật.

Nguyên đơn không đồng ý đối với yêu cầu độc lập của Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam với lý do không gửi đơn yêu cầu đúng thời gian do pháp luật tố tụng quy định. Mặt khác, giữa Công ty Ý Minh với Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam không ký kết giao dịch với nhau, do vậy không có căn cứ đối với yêu cầu độc lập này. Phía Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam cho rằng Công ty Ý Minh bàn giao chậm các toa xe là không đúng, thực tế Công ty Ý Minh thực hiện hợp đồng là 08 năm 11 tháng 15 ngày trong khi hợp đồng quy định là 12 năm Công ty Ý Minh được phép kinh doanh vận tải. Công ty Ý Minh bị dừng chạy tàu là 01 năm (2010) và 15 ngày (từ 01/9/2014 đến 15/9/2014). Lỗi để dừng chạy tàu hoàn toàn thuộc về lỗi của bị đơn. Đề nghị Tòa án căn cứ vào pháp luật để giải quyết.

2. Bị đơn Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt trong quá trình giải quyết vụ án trình bày:

Tháng 6/2008, Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam đã giao cho Công ty Vận tải Hàng hóa Đường sắt (là đơn vị thành viên hạch toán phụ thuộc) chuẩn bị đầu tư dự án “Mua toa xe hàng khổ đường 1000mm đang sử dụng của Trung Quốc”. Ngày 05/9/2008, Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam ban hành các văn bản ủy quyền cho đơn vị này lựa chọn đối tác ký hợp đồng hợp tác kinh doanh để đưa dự án vào khai thác. Ngày 16/12/2008, Công ty Vận tải Hàng hóa Đường sắt ký Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40/HĐ-CTH-YM với Công ty Ý Minh.

Từ năm 2011 đến năm 2014, Công ty vận tải Hàng hóa Đường sắt được chuyển đổi thành Công ty TNHH MTV vận tải Hàng hóa Đường sắt, sáp nhập vào Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam. Ngày 20/5/2015, Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam có văn bản số 1261/ĐS- KHKD cho ý kiến về việc điều chỉnh chủ thể trên Hợp đồng số 40, theo đó Công ty TNHH MTV vận tải Đường sắt Hà Nội là doanh nghiệp do Tổng Công ty Vận tải đường sắt nắm giữ 100% vốn sẽ thừa hưởng mọi quyền, nghĩa vụ theo Hợp đồng số 40. Từ thời điểm này, Công ty Ý Minh đồng ý để Công ty TNHH MTV vận tải Đường sắt Hà Nội thuê 51 toa xe của mình để

chuyên chở hàng hóa của ngành đường sắt và nhận tiền thuê theo thỏa thuận. Tại Phụ lục số 03 của Hợp đồng số 40 ký tháng 5/2015, hai bên thống nhất về việc thuê toa xe "*Bên B có trách nhiệm thanh toán tiền thuê toa xe cho bên A theo quy định tại Điều 6 của Hợp đồng*". Tháng 3/2016, sau khi hoàn tất quá trình cổ phần hóa, các bên ký Phụ lục hợp đồng số 04 cho Hợp đồng số 40 để thay đổi thông tin của Bên B là Công ty TNHH MTV vận tải đường sắt Hà Nội thành Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội (*nay là Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt*). Sau khi hết hạn 10 năm khai thác theo Hợp đồng số 40, ngày 05/10/2018, Công ty Vận tải đường sắt phát hành văn bản số 2410/VTHKHN-KHĐT gửi Công ty Ý Minh đề nghị lên kế hoạch cho việc chuyển giao 51 toa xe theo thỏa thuận trong hợp đồng vào năm 2019 nhưng Công ty Ý Minh không phản hồi. Tháng 5/2019, Công ty Ý Minh khởi kiện Công ty Vận tải đường sắt. Khi vụ án đang trong giai đoạn chuẩn bị xét xử, tháng 11/2020, Công ty Ý Minh đã tiến hành thủ tục bàn giao quyền sở hữu toàn bộ 51 toa xe cho Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam.

Quan điểm của bị đơn không đồng ý với yêu cầu của nguyên đơn vì không có căn cứ yêu cầu khởi kiện, đề nghị Tòa án xem xét về thời hiệu khởi kiện, bị đơn cho rằng đã hết thời hiệu khởi kiện. Đối với văn bản nguyên đơn cho rằng bị đơn đã can thiệp để Công ty Lâm Thao không được ký kết hợp đồng vận chuyển với Công ty Ý Minh thì nguyên đơn không có tài liệu, chứng cứ nào chứng minh cho vấn đề này. Bị đơn không can thiệp vào việc Công ty Lâm Thao có ký hợp đồng vận chuyển hàng hóa với Công ty Ý Minh hay không. Đối với yêu cầu độc lập của Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam phía bị đơn không có ý kiến gì. Đề nghị Tòa án giải quyết theo quy định của pháp luật.

3. Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan có yêu cầu độc lập là Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam trình bày:

Tháng 6/2008, Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam có chủ trương đầu tư 51 toa xe hàng khổ 1000mm của Trung Quốc và giao cho Công ty Vận tải Hàng hóa Đường sắt (*đơn vị thành viên hạch toán phụ thuộc của Tổng Công ty Vận tải đường sắt nay là nay là Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt*) thực hiện dự án này. Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam xác nhận Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt là đơn vị tiếp thu quyền và nghĩa vụ của Hợp đồng số 40 đã ký với Công ty Vận chuyển Hàng hóa Ý Minh vào ngày 16/12/2008.

Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam vẫn giữ nguyên yêu cầu độc lập buộc nguyên đơn phải bồi thường cho Tổng Công ty Vận tải đường sắt các khoản bao gồm: Chi phí sửa chữa 51 toa xe với số tiền 1.969.640.000 đồng; Công ty Ý Minh phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do việc bàn giao toa xe chậm 19 tháng, gây thiệt hại do giảm doanh thu cho Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam với số tiền 4.186.080.000 đồng. Bác mọi yêu cầu đòi Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam phải bồi thường cho Công ty Ý Minh. Đối với việc bị dừng

chạy tàu thì nguyên đơn phải có chứng cứ để chứng minh, việc này về phía Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam không có lỗi. Việc bàn giao chậm 51 toa tàu hoàn toàn lỗi thuộc về Công ty Ý Minh vì đến thời hạn bàn giao phía Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam đã nhiều lần làm văn bản yêu cầu Công ty Ý Minh bàn giao nhưng Công ty Ý Minh không thực hiện.

4. Kết quả xét xử sơ thẩm, phúc thẩm và giám đốc thẩm lần 1

Tại Bản án kinh doanh, thương mại sơ thẩm số 06/2021/KDTM-ST ngày 26/01/2021 và 01/02/2021 của Tòa án nhân dân quận Hai Bà Trưng (lần 1), thành phố Hà Nội đã quyết định:

1. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty Ý Minh về việc yêu cầu Công ty vận tải đường sắt Hà Nội phải bồi thường do vi phạm Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40/HĐ- CTH-YM ngày 16/12/2008.

1.1. Buộc Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội phải bồi thường cho Công ty TNHH Thương mại và Vận chuyển Hàng hóa Ý Minh số tiền thiệt hại về doanh thu từ năm 2015 đến tháng 10/2019 là **17.623.809.695 đồng**. Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội phải thanh toán cho Công ty Ý Minh số tiền khai thác 51 toa xe từ tháng 02/2019 đến 30/10/2019 là **643.635.182 đồng**.

1.2. Buộc Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam phải thanh toán cho Công ty TNHH Thương mại và Vận chuyển Hàng hóa Ý Minh doanh thu khai thác 51 toa xe 01 năm là 2.937.301.615 đồng.

2. Đình chỉ yêu cầu của nguyên đơn về việc tính lãi suất của số tiền đầu tư mua 51 toa xe.

Kể từ ngày có đơn yêu cầu thi hành án của người được thi hành án (đối với các khoản tiền phải trả cho người được thi hành án) cho đến khi thi hành án xong, bên phải thi hành án còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền còn phải thi hành án theo mức lãi suất quy định tại khoản 2 Điều 468 của Bộ luật Dân sự năm 2015.

Ngoài ra, bản án sơ thẩm còn quyết định về án phí, quyền kháng cáo.

Không đồng ý với bản án sơ thẩm, Công ty TNHH Thương mại và vận chuyển hàng hóa Ý Minh, Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội và Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam có kháng cáo.

Tại Bản án kinh doanh, thương mại phúc thẩm số 177/2021/KDTM-PT ngày 02/11/2021 của Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội (lần 1) quyết định:

1. Đình chỉ xét xử đối với yêu cầu kháng cáo của Công ty TNHH Thương mại và Vận chuyển Hàng hóa Ý Minh.

2. Giữ nguyên bản án kinh doanh, thương mại sơ thẩm số 06/2021/KDTM-ST ngày 01/02/2021 của Tòa án nhân dân quận Hai Bà Trưng, thành phố Hà Nội.

2.1. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty TNHH thương mại và Vận chuyển hàng hóa Ý Minh về việc yêu cầu Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội phải bồi thường thiệt hại do vi phạm Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40/HĐ CTH-YM ngày 16/12/2008.

2.1.1. Công ty cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội phải bồi thường cho Công ty TNHH thương mại và Vận chuyển hàng hóa Ý Minh số tiền thiệt hại về doanh thu từ năm 2015 đến tháng 10/2019 là **17.623.809.695 đồng** và thanh toán cho Công ty Ý Minh số tiền khai thác 51 toa xe từ tháng 02/2019 đến 30/10/2019 là **643.635.182 đồng**. Tổng cộng: **18.267.444.877 đồng**.

2.1.2. Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam phải thanh toán trả Công ty TNHH thương mại và Vận chuyển hàng hóa Ý Minh doanh thu khai thác 51 toa xe 01 năm là **2.937.301.615 đồng**.

Kể từ sau ngày xét xử sơ thẩm (02/02/2021) người phải thi hành án còn phải chịu lãi suất của khoản tiền chưa thanh toán theo mức lãi suất quy định tại khoản 2 Điều 468 Bộ luật Dân sự năm 2015.

3. Đình chỉ giải quyết đối với yêu cầu tính lãi suất trên số tiền đầu tư mua 51 toa xe do Công ty Ý Minh rút yêu cầu.

Ngoài ra, bản án phúc thẩm còn quyết định về án phí.

Ngày 25, 26/11/2021, Công ty cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội và Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam có đơn đề nghị xem xét lại Bản án kinh doanh, thương mại phúc thẩm số 177/2021/KDTM-PT ngày 02/11/2021 nêu trên theo thủ tục giám đốc thẩm.

Tại Quyết định số 16/2022/KN-KDTM ngày 29/6/2022, Chánh án Tòa án nhân dân cấp cao tại Hà Nội kháng nghị Bản án kinh doanh, thương mại phúc thẩm số 177/2021/KDTM-PT ngày 02/11/2021 của Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội, đề nghị Ủy ban Thẩm phán Tòa án nhân dân cấp cao tại Hà Nội xét xử giám đốc thẩm hủy toàn bộ Bản án kinh doanh, thương mại phúc thẩm số 177/2021/KDTM-PT ngày 03/11/2001 của Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội và hủy toàn bộ Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 06/2021/KDTM-ST ngày 26/01/2021 và 01/02/2021 của Tòa án nhân dân quận Hai Bà Trưng, thành phố Hà Nội; giao hồ sơ vụ án cho Tòa án nhân dân quận Hai Bà Trưng, thành phố Hà Nội giải quyết sơ thẩm lại theo đúng quy định của pháp luật.

Tại Quyết định giám đốc thẩm số 01/2023/KDTM-GĐT ngày 11/01/2023 của Tòa án nhân dân Cấp cao tại Hà Nội đã quyết định: Hủy toàn bộ bản án Kinh doanh thương mại phúc thẩm số 177/2021/KDTM-PT ngày 02/11/2021 của Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội và hủy toàn bộ bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 06/2021/KDTM-ST ngày 26/01/2021 và 01/02/2021 của Tòa án nhân dân

quận Hai Bà Trưng, thành phố Hà Nội về vụ án “Tranh chấp hợp đồng hợp tác kinh doanh” giữa nguyên đơn là Công ty TNHH Thương mại và Vận chuyển hàng hóa Ý Minh với bị đơn là Công ty cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội; người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan là Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam. Giao hồ sơ vụ án cho Tòa án nhân dân quận Hai Bà Trưng, thành phố Hà Nội giải quyết lại theo thủ tục sơ thẩm đúng quy định của pháp luật. Với lý do: *Tòa án cấp sơ thẩm và cấp phúc thẩm cho rằng việc Công ty Vận tải đường sắt có công văn can thiệp làm cho Công ty Lâm Thao không ký tiếp hợp đồng vận chuyển với Công ty Ý Minh, gây thiệt hại doanh thu của Công ty Ý Minh từ năm 2015 đến năm 2019 nên chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn là chưa đủ căn cứ, bởi lẽ: ... Công ty Ý Minh được vận chuyển quặng Apatit từ Xuân Giao đi Lâm Thao không phải là thỏa thuận bắt buộc và thỏa thuận này cũng xác định mục đích là tạo điều kiện cho Công ty Ý Minh được hợp tác vận chuyển hàng với Công ty Lâm Thao khi chưa khai thác được nguồn hàng.... Ngoài ra, thỏa thuận tại Hợp đồng số 40 về việc Công ty Ý Minh được ký hợp đồng vận chuyển hàng với Công ty Lâm Thao chỉ là thỏa thuận giữa Công ty Ý Minh và Công ty Vận tải đường sắt, không có sự ký kết, tham gia hay văn bản đồng ý của bên có hàng hóa vận chuyển là Công ty Lâm Thao... Tòa án cần phải đánh giá làm rõ thỏa thuận việc ký kết hợp đồng giữa Công ty Ý Minh và Công ty Lâm Thao có phải là thỏa thuận ràng buộc trách nhiệm của Công ty Vận tải đường sắt và Công ty Ý Minh hay không? Thỏa thuận này có hợp pháp khi không có sự đồng ý của Công ty Lâm Thao? Nếu Công ty Lâm Thao không ký tiếp hợp đồng vận chuyển hàng với Công ty Ý Minh thì có phải là lỗi của Công ty Vận tải đường sắt hay không? Trường hợp nếu xác định Công ty Vận tải đường sắt có lỗi khi can thiệp làm cho Công ty Lâm Thao không ký tiếp hợp đồng vận chuyển hàng với Công ty Ý Minh thì thiệt hại về doanh thu của Công ty Ý Minh (nếu có) phải được xác định trên cơ sở thiệt hại xảy ra thực tế dựa trên cơ sở nhu cầu của Công ty Lâm Thao về khối lượng hàng cần vận chuyển là bao nhiêu, tỉ lệ phân phối hàng cho các đối tác vận chuyển như thế nào chứ không thể xác định giá trị thiệt hại bằng trung bình bị giảm sút của Công ty Ý Minh trong các năm không ký hợp đồng vận chuyển hàng với Công ty Lâm Thao như Tòa án cấp phúc thẩm tính là không đúng...*

Tòa án cấp sơ thẩm và Tòa án cấp phúc thẩm xác định: “Kể từ tháng 10/2019 đến khi bàn giao 51 toa xe cho Tổng Công ty Vận tải đường sắt, bị đơn không khai thác được 51 toa xe do phải bàn giao cho chủ sở hữu là Tổng Công ty Vận tải đường sắt. Tòa án cấp sơ thẩm nhận định Tổng Công ty Vận tải đường sắt là chủ sở hữu 51 toa xe nên khi chấm dứt hợp đồng số 40, Tổng Công ty Vận tải đường sắt phải có trách nhiệm thanh toán cho nguyên đơn số tiền doanh thu trung bình 01 năm theo tỷ lệ cược 25% với số tiền là 2.937.301.61 là có căn cứ”. Tuy nhiên, Tòa án cấp sơ thẩm, phúc thẩm chưa làm rõ lý do tại sao phía bị đơn không khai thác được 51 toa xe từ tháng 9/2019 đến ngày 29/9/2020; Lỗi không khai

thác được là do ai? Trên cơ sở đó mới có đủ căn cứ để xác định trách nhiệm bồi thường của Tổng Công ty Vận tải đường sắt.

5. Kết quả xét xử sơ thẩm lần 2

Ngày 02/10/2023, Tòa án nhân dân quận Hai Bà Trưng đã thụ lý vụ án Kinh doanh thương mại sơ thẩm số 44/TLST -KDTM.

Tại phiên tòa:

- Nguyên đơn là Công ty Ý Minh vẫn giữ nguyên các yêu cầu khởi kiện yêu cầu Tòa án buộc bị đơn bồi thường cho nguyên đơn bởi bị đơn đã vi phạm hợp đồng hợp tác kinh doanh như tác động đến Công ty Lâm Thao dẫn đến Công ty Lâm Thao không tiếp tục ký hợp đồng vận chuyển quặng với Công ty Ý Minh. Công ty Vận tải đường sắt sau khi thuê các toa tàu của Công ty Ý Minh đã cho các Công ty khác thuê lại các toa xe này mà không có ý kiến của Công ty Ý Minh là vi phạm hợp đồng kinh doanh dẫn đến doanh thu của Công ty Ý Minh từ năm 2015 đến 2019 bị sụt giảm; cụ thể nguyên đơn yêu cầu bị đơn bồi thường với số tiền: 41.870.190.905 đồng, trong đó số tiền thiệt hại về kinh doanh 10 năm đầu là 34.132.912.526 đồng, 02 năm cuối là 4.353.018.379 đồng và tiền chi phí sửa chữa lớn là 3.384.260.000 đồng. Đối với số tiền lãi nguyên đơn yêu cầu bị đơn phải trả lãi vay cho khoản tiền phải bồi thường thiệt hại cho nguyên đơn kể từ ngày bản án sơ thẩm lần đầu theo quy định của pháp luật.

- Bị đơn là Công ty Vận tải đường sắt không đồng ý với yêu cầu của nguyên đơn vì không có căn cứ yêu cầu khởi kiện, đề nghị Tòa án xem xét về thời hiệu khởi kiện do đã hết thời hiệu khởi kiện. Đối với văn bản nguyên đơn cho rằng bị đơn đã can thiệp để Công ty Lâm Thao không được ký kết hợp đồng vận chuyển với Công ty Ý Minh nhưng nguyên đơn không có tài liệu chứng cứ nào để chứng minh cho vấn đề này. Bị đơn không can thiệp vào việc Công ty Lâm Thao có ký hợp đồng vận chuyển hàng hóa với Công ty Ý Minh hay không. Nguyên đơn không có tài liệu chứng cứ nào chứng minh việc sau khi hai bên ký phụ lục hợp đồng thuê toa tàu của Công ty Ý Minh thì bị đơn cho các doanh nghiệp khác thuê lại các toa tàu này. Đối với yêu cầu độc lập của Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam phía bị đơn không có ý kiến gì.

- Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan có yêu cầu độc lập là Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam vẫn giữ nguyên yêu cầu độc lập buộc nguyên đơn phải bồi thường cho Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam các khoản bao gồm: Chi phí sửa chữa 51 toa xe với số tiền 1.969.640.000 đồng; Công ty Ý Minh phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do việc bàn giao toa xe chậm 19 tháng, gây thiệt hại do giảm doanh thu cho Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam với số tiền 4.186.080.000 đồng. Bác mọi yêu cầu đòi Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam phải bồi thường cho Công ty Ý Minh. Đối với việc bị dừng chạy tàu thì nguyên đơn phải có chứng cứ để chứng minh, việc này về phía Tổng Công ty Vận

tải đường sắt Việt Nam không có lỗi. Việc bàn giao chậm 51 toa tàu hoàn toàn lỗi thuộc về Công ty Ý Minh vì đến thời hạn bàn giao phía Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam đã nhiều lần làm văn bản yêu cầu Công ty Ý Minh bàn giao nhưng Công ty Ý Minh không thực hiện.

- Luật sư bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn: Đề nghị Hội đồng xét xử xem xét đưa Công ty Lâm Thao vào tham gia tố tụng với tư cách là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan để làm rõ sự thật khách quan của vụ án. Đề nghị xem xét về thời hiệu, theo quy định tại Điều 319 của Luật Thương mại thì thời hiệu khởi kiện áp dụng đối với các tranh chấp thương mại là 02 năm, kể từ thời điểm quyền và lợi ích hợp pháp bị xâm phạm. Tại phiên tòa nguyên đơn cho rằng việc xảy ra tranh chấp từ năm 2010 nhưng đến năm 2019 nguyên đơn mới khởi kiện là hết thời hiệu khởi kiện, do vậy đề nghị Hội đồng xét xử đình chỉ giải quyết vụ. Bác toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn với lý do các tài liệu chứng cứ do nguyên đơn giao nộp không chứng minh được yêu cầu khởi kiện của mình.

Tại Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 09/2025/KDTM-ST ngày 22,29/7/2025 của Tòa án nhân dân khu vực 3 – Hà Nội quyết định:

[1]. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn là Công ty Ý Minh đối với bị đơn là Công ty Vận tải đường sắt về việc tranh chấp hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40/HĐ - CTH - YM ngày 16/12/2008.

[2]. Buộc Công ty Vận tải đường sắt phải bồi thường thiệt hại cho Công ty Ý Minh số tiền thiệt hại về doanh thu từ tháng 01/2015 đến tháng 07/2019 là: **14.418.611.922 đồng** và thanh toán cho Công ty Ý Minh số tiền khai thác toa xe từ tháng 02/2019 đến tháng 9/2019 là: **643.635.182 đồng**. Tổng cộng là: **15.062.247.104 đồng**.

[3]. Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty Ý Minh yêu cầu Công ty Vận tải đường sắt bồi thường doanh thu 02 năm tiếp theo sau khi hết thời gian 10 năm.

[5]. Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty Ý Minh yêu cầu Công ty Vận tải đường sắt trả số tiền chi phí sửa chữa lớn.

[6]. Không chấp nhận toàn bộ yêu cầu độc lập của Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam.

Ngoài ra, Bản án sơ thẩm còn quyết định về án phí, quyền thi hành án và kháng cáo theo quy định của pháp luật.

Không đồng ý với Bản án sơ thẩm, Công ty Ý Minh, Công ty Vận tải đường sắt và Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam đã kháng cáo đối với Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 09/2025/KDTM-ST ngày 29/7/2025 của Tòa án nhân dân Khu vực 3 - Hà Nội.

Kèm đơn kháng cáo, người kháng cáo không có tài liệu, chứng cứ bổ sung.

6. Tại cấp phúc thẩm:

Các đương sự vẫn giữ nguyên yêu cầu kháng cáo, cụ thể như sau:

6.1 Công ty Ý Minh, là nguyên đơn trình bày kháng cáo như sau:

Tòa án cấp sơ thẩm đã không áp dụng đúng: Thời gian thực hiện hợp đồng hợp tác kinh doanh; các lỗi bị đơn phải bồi thường; cách tính bồi thường; số tiền phải bồi thường.

Thực tế, quá trình thực hiện hợp đồng hợp tác từ năm 2009 đến năm 2014, Công ty Ý Minh đều trực tiếp ký hợp đồng vận chuyển với Công ty Lâm, các hợp đồng đều có thời hạn 12 tháng. Đến năm 2015 thì Công ty Lâm Thao từ chối ký tiếp hợp đồng với Công ty Ý Minh với lý do Công ty đường sắt ban hành 02 văn bản số 3284 và văn bản số 3725, yêu cầu phải ký hợp đồng trực tiếp với Công ty đường sắt. Việc Công ty đường sắt vi phạm, tự ý chấm dứt hợp đồng hợp tác kinh doanh làm thất thoát doanh thu của Công ty Ý Minh từ năm 2015 đến năm 2018 nên Công ty Ý Minh yêu cầu Công ty đường sắt phải bồi thường.

Vì vậy, nguyên đơn giữ nguyên yêu cầu khởi kiện buộc bị đơn bồi thường với số tiền: 14.418.611.922 đồng; khoản tiền thiệt hại trong 14 tháng còn lại của thời hạn hợp đồng (từ ngày 01/8/2019 – 29/9/2020) là 1.982.777.510 đồng và tiền chi phí sửa chữa lớn là 3.384.260.000 đồng. Đối với số tiền lãi nguyên đơn yêu cầu bị đơn phải trả lãi vay cho khoản tiền phải bồi thường thiệt hại cho nguyên đơn kể từ bản án sơ thẩm lần đầu theo quy định của pháp luật.

Nguyên đơn không đồng ý đối với yêu cầu độc lập của Tổng Công ty đường sắt Việt Nam. Phía Tổng Công ty đường sắt Việt Nam cho rằng Công ty Ý Minh bàn giao chậm các toa xe là không đúng, thực tế Công ty Ý Minh thực hiện hợp đồng là 08 năm 11 tháng 15 ngày trong khi hợp đồng quy định là 12 năm Công ty Ý Minh được phép kinh doanh vận tải. Công ty Ý Minh bị dừng chạy tàu là 01 năm (2010) và 15 ngày (từ 01/9/2014 đến 15/9/2014). Lỗi để dừng chạy tàu hoàn toàn thuộc về lỗi của bị đơn.

Về số tiền khai thác toa xe từ tháng 02/2019 đến 9/2019 là 643.635.182 đồng: nguyên đơn đồng ý với quyết định của Tòa án cấp sơ thẩm và đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm buộc bị đơn thanh toán thêm tiền lãi chậm thanh toán đối với số tiền nêu trên.

6.2 Công ty Vận tải đường sắt, là bị đơn do người đại diện theo ủy quyền và người bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp trình bày kháng cáo như sau:

Thứ nhất, Công ty Vận tải đường sắt Hà Nội (nay hợp nhất thành Công ty cổ phần Vận tải đường sắt) không ngừng thực hiện hợp đồng và không vi phạm

thời gian hợp tác kinh doanh, việc dừng chưa thanh toán là do nguyên đơn không xuất trả hóa đơn giá trị gia tăng cho bị đơn và nguyên đơn không hợp tác trong quá trình đối chiếu số liệu, xác định số tiền thuê toa xe, không có bằng chứng nào thể hiện Công ty Vận tải đường sắt Hà Nội ngừng thực hiện hợp đồng. Việc dừng thanh toán không thể suy diễn thành dừng thực hiện hợp đồng.

Thứ hai, Công ty Vận tải đường sắt đã nhiều lần khẳng định 02 văn bản số 3284/KHN-VTHH ngày 12/12/2014 và Văn bản số 3725/VTHN-KD ngày 30/12/2015 không có chỗ nào nhắc đến tên của Công ty Ý Minh, đề nghị tại văn bản chỉ thể hiện mong muốn được ký hợp đồng với Công ty Lâm Thao để tăng sản lượng, doanh thu vận tải bằng đường sắt do lúc đó apatit đã được vận chuyển theo đường bộ với khối lượng lớn. Mặt khác theo hợp đồng thì ngoài luồng hàng apatit, Công ty Ý Minh phải chủ động tìm các nguồn hàng khác từ Vinh trở ra phía Bắc để vận chuyển. Do vậy không thể nói Công ty đường sắt đã can thiệp vào hoạt động kinh doanh của Công ty Ý Minh và làm cho doanh thu của Công ty Ý Minh bị sụt giảm.

Thứ ba, Về cách xác định chi phí thiệt hại, Công ty Vận tải đường sắt đề nghị xem xét lại như sau:

- 02 Văn bản số 3284 và Văn bản số 3725 có nội dung liên quan đến ký kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa của năm 2015 và 2016. Do đó, không có căn cứ xác định Công ty Vận tải đường sắt đã gây thiệt hại, làm giảm doanh thu của Công ty Ý Minh từ tháng 01/2017 đến tháng 7/2019.

- Từ năm 2016 trở đi đến nay, sản lượng và doanh thu vận tải apatit bằng đường sắt liên tục sụt giảm. Vì vậy, việc căn cứ vào doanh thu của Công ty trong giai đoạn từ tháng 02/2009 đến hết năm 2014 để làm căn cứ xác định doanh thu cho các năm từ tháng 01/2015 đến tháng 7/2019 là không hợp lý.

Từ những phân tích trên, Công ty Vận tải đường sắt đề nghị Tòa án cấp phúc thẩm:

- Bác bỏ toàn bộ yêu cầu khởi kiện của Nguyên đơn về việc đòi bồi thường thiệt hại do sụt giảm doanh thu số tiền là 14.418.611.922 đồng.

- Ghi nhận nghĩa vụ của Công ty Vận tải đường sắt trong việc thanh toán khoản công nợ tiền thuê toa xe còn lại là 643.635.182 đồng (nếu số liệu này chính xác sau khi đối chiếu) theo đúng bản chất của hợp đồng thuê tài sản).

- Xem xét và phân định lại nghĩa vụ chịu án phí sơ thẩm theo quy định của pháp luật.

6.3 Tổng Công ty Vận tải đường sắt Việt Nam, là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan, do người đại diện theo ủy quyền trình bày kháng cáo như sau:

Thứ nhất: Theo Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40 thể hiện việc sửa chữa 51 toa xe trong giai đoạn 10 năm do Công ty Ý Minh chịu trách nhiệm. Tuy nhiên, Tòa án chưa xem xét đến việc Công ty Ý Minh bàn giao 51 toa xe chậm 19 tháng. Khi Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam tiếp nhận toàn bộ 51 toa xe đã hết niên hạn đăng kiểm không thể sử dụng để được đưa vào vận dụng khai thác. Như vậy, Công ty Ý Minh đã vi phạm khoản 5 Điều 4 Hợp đồng số 40, là phải sửa chữa 51 toa xe nhưng Công ty Ý Minh không sửa chữa dẫn đến Tổng công ty ĐSVN phải thuê các đơn vị có chức năng để sửa chữa với tổng số tiền là: **1.969.640.000 đồng.**

Thứ hai: Theo thỏa thuận Khoản 2 Điều 4 của Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40 thì từ tháng 2/2009 đến tháng 02/2019 là 10 năm hợp tác kinh doanh. Tổng công ty ĐSVN và Công ty Vận tải Đường sắt đã có nhiều văn bản đề nghị Công ty Ý Minh thực hiện bàn giao toa xe nhưng đến ngày 29/9/2020 Công ty Ý Minh mới bàn giao toa xe cho Tổng công ty ĐSVN. Việc thực hiện bàn giao chậm 19 tháng là do lỗi của Công ty Ý Minh, đã làm ảnh hưởng sụt giảm doanh thu trực tiếp gây ra thiệt hại cho Tổng công ty ĐSVN là **4.186.080.000 đồng.**

Tòa án cấp sơ thẩm cho rằng việc bàn giao toa xe chậm là do Hợp đồng số 40 đang giải quyết tại Tòa án và các bên đều có lỗi, dẫn đến không khai thác được các toa xe là không có cơ sở.

Từ những phân tích trên, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam yêu cầu Tòa án cấp phúc thẩm giải quyết những việc sau đây:

- Buộc Công ty Ý Minh phải bồi thường toàn bộ chi phí sửa chữa 51 toa xe số tiền là: **1.969.640.000 đồng.**

- Buộc Công ty Ý Minh phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do việc bàn giao toa xe chậm 19 tháng, gây thiệt hại do giảm doanh thu cho Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và của nhà nước là: **4.186.080.000 đồng.**

7. Đại diện Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hà Nội trình bày quan điểm và đề xuất hướng giải quyết vụ án:

- Về thủ tục tố tụng:

Thẩm phán và Hội đồng xét xử đã chấp hành đúng quy định của pháp luật trong quá trình giải quyết vụ án từ thủ tục thụ lý vụ án, mở phiên tòa và tại phiên tòa xét xử phúc thẩm. Tại phiên tòa, đương sự đã thực hiện đúng quyền và nghĩa vụ của mình quy định của pháp luật tố tụng dân sự.

- Về nội dung:

Có cơ sở xác định ngày 16/12/2008, Công ty Vận tải Hàng hóa Đường sắt (nay là Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt - bị đơn) và Công ty Ý Minh (nguyên

đơn) đã ký kết **Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40/HĐ-CTH-YM** và 06 phụ lục hợp đồng về việc đầu tư, khai thác 51 toa xe hàng khổ đường 1.000 mm.

Theo Hợp đồng số 40 và Phụ lục hợp đồng thì Công ty Ý Minh (Bên A) là bên đầu tư 100% vốn mua 51 toa xe và Công ty Vận tải đường sắt (Bên B) là đơn vị quản lý, điều hành, khai thác 51 toa xe này với thời hạn hợp tác là 12 năm tính từ khi 51 toa xe được cấp phép khai thác trên đường sắt Việt Nam.

Theo thỏa thuận tại khoản 6 Điều 4 của Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40 và các Phụ lục hợp đồng thì hoạt động hợp tác vận chuyển hàng hóa được xác định là Công ty Ý Minh được khai thác vận chuyển trên các tuyến đường sắt phía Bắc từ Vinh trở ra và Công ty đường sắt chuyển nhượng hợp đồng vận chuyển hàng hóa để Công ty Ý Minh ký hợp đồng với Công ty Lâm Thao. Đây là thỏa thuận nhằm xác định trách nhiệm của các bên khai thác hiệu quả các toa xe và tạo nguồn doanh thu ổn định cho nhà đầu tư, có giá trị rằng bộ các bên phải có nghĩa vụ thực hiện.

Thực tế, sau khi ký Hợp đồng số 40 thì từ năm 2009 Công ty Vận tải đường sắt đã chuyển nhượng cho Công ty Ý Minh ký các hợp đồng vận chuyển hàng hóa - quặng Apatit với Công ty Lâm Thao mà trước đó Công ty Lâm Thao đang ký với Công ty đường sắt.

Do đó, Văn bản số 3284/KHN-VTHH ngày 12/12/2014 và Văn bản số 3725/VTHN-KD ngày 30/12/2015 của Công ty Vận tải đường sắt đề nghị: "*Công ty Lâm Thao ký hợp đồng vận chuyển trực tiếp với Công ty Vận tải đường sắt, đồng thời giới thiệu, chỉ định Công ty TNHH Thương mại và Khoáng sản Sông Cầu, Công ty TNHH MTV Thương mại và Vận tải Hoàng Mai tham gia thực hiện việc vận chuyển*" là đã chủ động tác động đến quan hệ khai thác nguồn hàng Apatit giữa Công ty Ý Minh và Công ty Lâm Thao; cố ý không thực hiện cam kết thỏa thuận tại khoản 6 Điều 4 Hợp đồng số 40. Vì vậy, Công ty Ý Minh có quyền yêu cầu Công ty Vận tải đường sắt bồi thường về sụt giảm doanh thu là có căn cứ.

Đối với các yêu cầu bồi thường khác, tại phiên tòa phúc thẩm các đương sự không xuất trình được tài liệu, chứng cứ nào khác nên không có căn cứ chấp nhận.

Từ những phân tích trên, đề nghị Hội đồng xét xử không chấp nhận kháng cáo của các đương sự, giữ nguyên bản án sơ thẩm.

Về án phí: Do kháng cáo không được chấp nhận nên người kháng cáo phải chịu án phí phúc thẩm.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

Căn cứ các tài liệu, chứng cứ có trong hồ sơ vụ án, căn cứ kết quả hỏi và tranh tụng tại phiên tòa, Hội đồng xét xử nhận định:

[1]. Xét về thủ tục kháng cáo:



- Về thủ tục tố tụng:

Ngày 11/8/2025, Tòa án nhân dân khu vực 3 – Hà Nội nhận được Đơn kháng cáo đề ngày 11/8/2025 của nguyên đơn – Công ty Ý Minh; Đơn kháng cáo đề ngày 11/8/2025 của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam. Ngày 12/8/2025, Tòa án nhân dân khu vực 3 – Hà Nội tiếp tục nhận được Đơn kháng cáo đề ngày 12/8/2025 của bị đơn Công ty Vận tải đường sắt đối với Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 09/2025/KDTM-ST ngày 22 và 29/7/2025 của Tòa án nhân dân khu vực 3 – Hà Nội.

Các đơn kháng cáo đều do người đại diện theo pháp luật của công ty ký và nộp trong thời hạn luật định. Người kháng cáo đã nộp tạm ứng án phí phúc thẩm. Do đó, việc kháng cáo là hợp lệ và Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội giải quyết là đúng thẩm quyền.

- Về người tham gia tố tụng:

Tòa án đã tổng đạt hợp lệ các văn bản tố tụng của Tòa án cho các đương sự trong vụ án. Tại phiên tòa hôm nay, các đương sự có mặt theo giấy triệu tập nên Tòa án tiến hành xét xử vụ án theo quy định của Bộ luật tố tụng dân sự.

[2]. Về nội dung kháng cáo:

Căn cứ các tài liệu, chứng cứ có trong hồ sơ vụ án và trình bày của các đương sự có cơ sở xác định:

[2.1]. Ngày 16/12/2008, Công ty Vận tải Hàng hóa Đường sắt (nay là Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt - bị đơn) và Công ty TNHH Thương mại và Vận chuyển Hàng hóa Ý Minh (nguyên đơn) ký **Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40/HĐ-CTH-YM** về việc đầu tư, khai thác 51 toa xe hàng khổ đường 1.000 mm.

Theo Hợp đồng số 40 và Phụ lục hợp đồng thì các bên thỏa thuận các nội dung cơ bản về việc hợp tác khai thác 51 toa xe như sau:

- Công ty Ý Minh (Bên A) là bên đầu tư 100% vốn mua 51 toa xe và Công ty đường sắt (Bên B) là đơn vị quản lý, điều hành, thỏa thuận về mức cước khi khai thác 51 toa xe này với thời hạn hợp tác là 12 năm tính từ khi 51 toa xe được cấp phép khai thác trên đường sắt Việt Nam. Để đảm bảo quyền lợi cho bên A, nếu vì lý do khách quan (bất khả kháng) làm gián đoạn kinh doanh thì thời gian kéo dài dự án bằng đúng tổng thời gian bị gián đoạn. Sau 10 năm kể từ ngày 51 toa xe đưa vào kinh doanh khai thác, bên A chuyển giao quyền sở hữu 51 toa xe này cho Tổng Công ty đường sắt Việt Nam không kèm bất cứ điều kiện nào và được quyền ưu tiên khai thác trong các năm tiếp theo.

- Lô 51 toa xe này là tài sản của Bên A; Bên B (Công ty đường sắt) quản lý, điều hành và tổ chức kinh doanh khai thác có hiệu quả. Công ty Ý Minh được

quyền kinh doanh, khai thác 51 toa xe này và là bên phải thanh toán chi phí thuê Đường sắt Việt Nam sửa chữa định kỳ toa xe.

Trong thời gian hợp tác kinh doanh 12 năm, mức cước Bên A phải trả cho Tổng Công ty đường sắt Việt Nam khi vận chuyển hàng hóa trên 51 toa xe này là: 10 năm đầu tính bằng 70% mức cước phổ thông nguyên toa kể cả phụ thu (nếu có) của Tổng Công ty đường sắt Việt Nam đang áp dụng tại thời điểm tính cước; 02 năm tiếp theo tính bằng 75% mức cước phổ thông nguyên toa kể cả phụ thu (nếu có) của Tổng Công ty đường sắt Việt Nam đang áp dụng tại thời điểm tính cước. Không phải trả chi phí chiều rỗng.

Công ty Ý Minh được khai thác vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đường sắt phía Bắc từ Vinh trở ra, khi Công ty Ý Minh chưa khai thác được nguồn hàng thì Công ty đường sắt ưu tiên dùng 51 toa xe này để vận chuyển hàng Apatit Xuân Giao đi Lâm Thao bằng các đoàn tàu chuyển luồng và chuyển nhượng hợp đồng vận chuyển Apatit Xuân Giao đi Lâm Thao đang ký với Công ty Supe phốt phát và hóa chất Lâm Thao (sau đây gọi tắt là Công ty Lâm Thao) để bên A tiếp tục ký thực hiện.

- Từ năm 2011 đến năm 2014, Công ty vận tải Hàng hóa Đường sắt được chuyển đổi thành Công ty TNHH MTV vận tải Hàng hóa Đường sắt, sáp nhập vào Tổng Công ty đường sắt Việt Nam. Do thực hiện tái cơ cấu, sắp xếp lại các doanh nghiệp vận tải của Tổng Công ty đường sắt Việt Nam, các bên đã ký **Phụ lục hợp đồng số 02 ngày 18/6/2014** điều chỉnh chủ thể của Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40 từ “Công ty vận tải Hàng hóa Đường sắt” thành “Công ty vận tải hành khách đường sắt Hà Nội”.

- Do thực hiện tái cơ cấu Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam, sắp xếp lại các doanh nghiệp vận tải đã chuyển đổi Công ty Vận tải hành khách đường sắt Hà Nội thành Công ty TNHH MTV vận tải Đường sắt Hà Nội dẫn đến thay đổi chủ thể hợp đồng. Vì vậy, tháng 5/2015, các bên đã ký **Phụ lục số 03** của Hợp đồng số 40 về việc thay đổi pháp nhân mới của Bên B là Công ty TNHH MTV vận tải Đường sắt Hà Nội và thống nhất về việc Công ty Ý Minh đồng ý để Công ty TNHH MTV vận tải Đường sắt Hà Nội thuê 51 toa xe của mình để chuyên chở hàng hóa của ngành đường sắt và nhận tiền thuê theo thỏa thuận “*Bên B có trách nhiệm thanh toán tiền thuê toa xe cho bên A theo quy định tại Điều 6 của Hợp đồng*”.

- Tháng 3/2016, sau khi hoàn tất quá trình cổ phần hóa Công ty TNHH MTV vận tải Đường sắt Hà Nội thành Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội, các bên tiếp tục ký **Phụ lục số 04** của Hợp đồng số 40 để thay đổi thông tin của Bên B là Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội.

- Ngày 31/5/2016, thực hiện việc hợp tác kinh doanh các toa xe, các bên đã ký **Phụ lục số 05** của Hợp đồng số 40 về việc bổ sung Điều 2 của Phụ lục số 03 với nội dung: “*Công ty Ý Minh (Bên A) đồng ý cho Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà*”

Nội (Bên B) sử dụng toa xe của Bên A để vận chuyển lưu hành sang Trung Quốc. Bên B thanh toán tiền thuê toa xe, tiền sử dụng toa xe của Bên A trên đường sắt Trung Quốc theo quy định tại Điều 2”.

- Căn cứ nhu cầu khai thác kinh doanh toa xe, ngày 22/2/2017, các bên tiếp tục ký Phụ lục số 06 của Hợp đồng số 40 về việc bổ sung Điều 2 của Phụ lục số 03 với nội dung: “Công ty Ý Minh (Bên A) đồng ý cho Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội (Bên B) sử dụng toa xe của Bên A để vận chuyển hàng hóa liên vận quốc tế (LVQT) sang Trung Quốc. Bên B thanh toán tiền thuê toa xe, tiền sử dụng toa xe của Bên A trên đường sắt Trung Quốc theo quy định tại Điều 2”.

Nội dung của Hợp đồng và các Phụ lục của hợp đồng phù hợp với quy định tại Điều 23 của Luật đầu tư năm 2005 và Bộ luật Dân sự năm 2005.

Do vậy hợp đồng hợp tác kinh doanh các bên đã ký kết có hiệu lực thi hành.

[2.2]. Xét kháng cáo của nguyên đơn Công ty Ý Minh và bị đơn Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt:

Nguyên đơn cho rằng Tòa án cấp sơ thẩm xác định chưa đầy đủ thời gian thực hiện hợp đồng, chưa xác định đúng các lỗi của bị đơn và chưa tính đầy đủ khoản thiệt hại phải bồi thường.

Bị đơn cho rằng không có căn cứ xác định Công ty Vận tải đường sắt có hành vi can thiệp làm Công ty Supe Phốt phát và Hóa chất Lâm Thao không tiếp tục ký hợp đồng vận chuyển với Công ty Ý Minh; không có căn cứ xác định thiệt hại và không có căn cứ buộc bị đơn bồi thường 14.418.611.922 đồng.

Thấy rằng:

[2.2.1]. Thứ nhất, đối với căn cứ đòi bồi thường của nguyên đơn:

- Theo quy định tại khoản 2 Điều 4 Hợp đồng hợp tác kinh doanh quy định thời gian thực hiện hợp tác kinh doanh là 12 năm. Thời gian bắt đầu hợp tác kinh doanh được tính khi đưa 51 toa xe vào sử dụng, khai thác trên đường sắt Việt Nam.

Các tài liệu chứng cứ thể hiện trong hồ sơ thì thời gian bắt đầu khai thác 51 toa xe theo thỏa thuận là từ tháng 02/2009. Quá trình thực hiện hợp đồng, theo các tài liệu chứng cứ thể hiện từ tháng 10/2009 đến tháng 7/2010 trong thời gian này có 06 tháng việc khai thác 51 toa xe không được thực hiện. Xác định trong khoảng thời gian này việc các toa xe không được khai thác là lỗi của cả hai bên. Theo thỏa thuận trong hợp đồng về thời gian hợp tác, khoảng thời gian 06 tháng này được cộng vào thời gian thực hiện hợp tác kinh doanh. Vì vậy, Tòa án cấp sơ thẩm xác định thời gian hợp tác kinh doanh khai thác 51 toa xe 10 năm là đến hết tháng 7/2019; thời gian hợp tác kinh doanh khai thác 51 toa xe 12 năm đến hết tháng 7/2021.

Theo các tài liệu chứng cứ trong hồ sơ do các đương sự cung cấp thể hiện, Công ty Vận tải đường sắt khai thác 51 toa xe theo các Phụ lục hợp đồng 03, 04, 05, 06 đến hết tháng 09/2019. Từ tháng 10/2019 đến tháng 10/2020 (ngày bàn giao 51 toa xe cho Tổng Công ty đường sắt Việt Nam) bị đơn không khai thác. Tuy nhiên, theo các tài liệu do bị đơn cung cấp thể hiện tháng 01/2019 bị đơn đã ngừng việc thanh toán theo các Phụ lục hợp đồng khai thác 51 toa xe với nguyên đơn. Việc ngừng thực hiện hợp đồng trước thời hạn của bị đơn đã làm nguyên đơn bị thiệt hại về doanh thu đáng ra được hưởng. Do đó, Tòa án cấp sơ thẩm nhận định bị đơn đã vi phạm thời gian hợp tác kinh doanh 51 toa xe theo thỏa thuận trong hợp đồng là có căn cứ.

- Về thỏa thuận liên quan đến việc ký kết hợp đồng vận chuyển giữa Công ty Ý Minh và Công ty Lâm Thao:

Tại Quyết định giám đốc thẩm số 01/2023/KDTM-GĐT ngày 11/01/2023 của Tòa án nhân dân cấp cao tại Hà Nội đã xác định: *Tòa án phải làm rõ thỏa thuận việc Công ty Ý Minh được ký hợp đồng vận chuyển với Công ty Lâm Thao có phải là thỏa thuận ràng buộc trách nhiệm của Công ty Vận tải đường sắt hay không; việc Công ty Lâm Thao không tiếp tục ký hợp đồng với Công ty Ý Minh có phải do lỗi của Công ty Vận tải đường sắt hay không; đồng thời thiệt hại phải được xác định trên cơ sở thiệt hại thực tế phát sinh.*

Thấy rằng, theo quy định tại khoản 6 Điều 4 của Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40 quy định về trách nhiệm của Công ty Ý Minh, các bên đã thỏa thuận: “Được khai thác vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đường sắt phía Bắc từ Vinh trở ra. Khi Bên A chưa khai thác được nguồn hàng, Bên B ưu tiên dùng 51 toa xe này để vận chuyển hàng Apatit Xuân Giao đi Lâm Thao bằng các đoàn tàu chuyển luồng. Bên B chuyển nhượng hợp đồng vận chuyển Apatit Xuân Giao đi Lâm Thao đang ký với Công ty supe phốt phát và hóa chất Lâm Thao để bên A tiếp tục ký thực hiện”. Theo thỏa thuận này và các Phụ lục hợp đồng thì hoạt động hợp tác vận chuyển hàng hóa được xác định là Công ty Ý Minh được khai thác vận chuyển trên các tuyến đường sắt phía Bắc từ Vinh trở ra và Công ty Vận tải đường sắt đã chuyển nhượng hợp đồng vận chuyển hàng hóa để Công ty Ý Minh ký hợp đồng với Công ty Lâm Thao.

Thực tế, sau khi ký Hợp đồng số 40 thì từ năm 2009 Công ty Vận tải đường sắt đã chuyển nhượng cho Công ty Ý Minh đã được ký các hợp đồng vận chuyển hàng hóa - quặng Apatit với Công ty Lâm Thao mà trước đó Công ty Lâm Thao đang ký với Công ty đường sắt. Như vậy, việc Công ty Ý Minh được vận chuyển quặng Apatit từ Xuân Giao đi Lâm Thao và thỏa thuận này cũng xác định mục đích là cùng hợp tác kinh doanh để tăng doanh thu các bên cùng có lợi và các bên cùng có trách nhiệm khai thác hiệu quả các toa xe, cùng có trách nhiệm tìm nguồn hàng, đây là một thỏa thuận bắt buộc đã được các bên ghi trong hợp đồng. Việc ký kết hợp đồng vận chuyển Apatit với Công ty Lâm Thao đã tạo ra doanh thu ổn

định cho người đầu tư, cụ thể là Công ty Ý Minh, việc ổn định doanh thu thể hiện trong các năm từ năm 2011 cho đến hết năm 2014.

Theo nguyên đơn, từ năm 2014 Công ty Vận tải đường sắt đã ban hành Văn bản số 3284/KHN-VTHH ngày 12/12/2014 và Văn bản số 3725/VTHN-KD ngày 30/12/2015 gửi Công ty Lâm Thao yêu cầu ký hợp đồng trực tiếp với Công ty Đường sắt, làm Công ty Lâm Thao không tiếp tục ký hợp đồng vận chuyển với Công ty Ý Minh. Việc này khiến doanh thu của Ý Minh giảm sút nghiêm trọng từ năm 2015 đến năm 2019. Nguyên đơn cho rằng bị đơn đã: *Vi phạm Hợp đồng hợp tác kinh doanh; Can thiệp trái pháp luật vào quan hệ kinh doanh giữa Ý Minh và Công ty Lâm Thao; Tiếp tục khai thác, cho thuê lại 51 toa xe nhưng không thanh toán đầy đủ cho Ý Minh.* Do đó, nguyên đơn yêu cầu bồi thường doanh thu bị sụt giảm.

Xét thấy tại Văn bản số 3284/KHN-VTHH ngày 12/12/2014 và Văn bản số 3725/VTHN-KD ngày 30/12/2015, Công ty Vận tải đường sắt đã đề nghị: *Công ty Lâm Thao ký hợp đồng vận chuyển trực tiếp với Công ty Vận tải đường sắt, đồng thời giới thiệu, chỉ định Công ty TNHH Thương mại và Khoáng sản Sông Cầu, Công ty TNHH MTV Thương mại và Vận tải Hoàng Mai tham gia thực hiện việc vận chuyển.* Nội dung các văn bản này thể hiện Công ty Vận tải đường sắt đã chủ động tác động đến quan hệ khai thác nguồn hàng Apatit giữa Công ty Ý Minh và Công ty Lâm Thao; đồng thời cố ý không thực hiện theo tinh thần thỏa thuận tại khoản 6 Điều 4 Hợp đồng số 40 là bảo đảm cho Công ty Ý Minh tiếp tục khai thác nguồn hàng đã được chuyển giao.

Theo các Biên bản đối chiếu doanh thu vận chuyển hàng hóa sử dụng toa xe khách hàng đầu tư 100% vốn từ tháng 01/2016 đến tháng 01/2019 do nguyên đơn cung cấp thể hiện: *Doanh thu vận chuyển hàng hóa từ Ga Xuân Giao A đi Ga Lâm Thao bằng 51 toa xe H-C31 ký hiệu YM, số hiệu từ 51 đến 101 trong đó thể hiện tên chủ hàng là Công ty TNHH TM và Khoáng sản Sông Cầu và Công ty TNHH MTV TM và vận tải Hoàng Mai.*

Như vậy, trình bày của nguyên đơn cho rằng Công ty Vận tải đường sắt đã can thiệp tác động đến quan hệ khai thác nguồn hàng Apatit giữa Công ty Ý Minh và Công ty Lâm Thao là có căn cứ. Sự việc nêu trên của Công ty vận tải đường sắt thể hiện sự độc quyền trong hoạt động quản lý vận tải đường sắt, can thiệp không công bằng gây thiệt hại cho nhà đầu tư. Do đó có thể xác định hai Văn bản số 3284/KHN-VTHH ngày 12/12/2014 và Văn bản số 3725/VTHN-KD ngày 30/12/2015 của Công ty đường sắt đã làm mất đi cơ hội kinh doanh và nguồn doanh thu mà nguyên đơn đang thực tế khai thác. Tòa án cấp sơ thẩm xác định việc Công ty Lâm Thao không ký tiếp hợp đồng vận chuyển hàng với Công ty Ý Minh xác định lỗi là của Công ty Vận tải đường sắt là có căn cứ. Vì vậy, nguyên đơn có quyền yêu cầu bị đơn bồi thường về sụt giảm doanh thu. Kháng cáo của Công ty Vận tải đường sắt cho rằng không có lỗi là không có cơ sở 

[2.2.2]. **Thứ hai**, đối với số tiền yêu cầu bồi thường thiệt hại của nguyên đơn:

- Đối với số tiền nguyên đơn yêu cầu bị đơn bồi thường thiệt hại do doanh thu sụt giảm trong thời gian 10 năm hợp tác (từ tháng 01/2015 đến tháng 7/2019):

Xét thấy: Theo hợp đồng hợp tác số 40 và các phụ lục hợp đồng, Công ty Ý Minh có 02 nguồn thu từ việc khai thác 51 toa xe: Một là, doanh thu từ việc ký kết hợp đồng vận chuyển Apatit với Công ty Lâm Thao. Hai là, doanh thu từ việc cho Công ty Vận tải đường sắt thuê 51 toa xe theo các phụ lục số 03, 04, 05, 06.

Như đã phân tích ở trên, từ năm 2009 đến hết năm 2014, Công ty Ý Minh liên tục thực hiện vận chuyển quặng Apatit từ Xuân Giao đi Lâm Thao trên cơ sở nguồn hàng được chuyển giao theo khoản 6 Điều 4 Hợp đồng hợp tác kinh doanh số 40. Doanh thu từ hoạt động này được duy trì ổn định trong nhiều năm liên tiếp, phản ánh khả năng khai thác thực tế của Công ty Ý Minh đối với nguồn hàng nêu trên. Sau khi Công ty Vận tải đường sắt ban hành các Văn bản số 3284/KHN-VTHH ngày 12/12/2014 và số 3725/VTHN-KD ngày 30/12/2015 đề nghị Công ty Lâm Thao ký hợp đồng trực tiếp với Công ty Vận tải đường sắt và chỉ định đơn vị khác thực hiện vận chuyển, Công ty Ý Minh không còn được tiếp tục khai thác nguồn hàng này.

Theo phân tích tại Quyết định giám đốc thẩm số 01/2023/KDTM-GDT ngày 11/01/2023 của Tòa án nhân dân cấp cao tại Hà Nội thì khoản thiệt hại do mất khoản doanh thu này “phải được xác định trên cơ sở thiệt hại xảy ra thực tế dựa trên cơ sở nhu cầu của Công ty Lâm Thao về khối lượng hàng cần vận chuyển là bao nhiêu, tỉ lệ phân phối hàng cho các đối tác vận chuyển như thế nào ...”.

Tuy nhiên, Hội đồng xét xử nhận thấy thiệt hại trong trường hợp này là **khoản lợi trực tiếp bị mất trong tương lai**. Đây là loại thiệt hại không thể xác định chính xác tuyệt đối bằng phương pháp kế toán thông thường, bởi thiệt hại phát sinh từ việc mất cơ hội tiếp tục thực hiện hoạt động kinh doanh trong các năm tiếp theo. Việc yêu cầu nguyên đơn phải chứng minh chính xác từng hợp đồng vận chuyển, từng sản lượng hàng hóa và từng khoản doanh thu của toàn bộ thời gian sau khi nguồn hàng đã bị mất là yêu cầu vượt quá khả năng chứng minh khách quan của đương sự khi mà bên Công ty Lâm Thao và bị đơn không phối hợp cung cấp.

Việc Tòa án cấp sơ thẩm căn cứ doanh thu thực tế mà Công ty Ý Minh đã đạt được trong giai đoạn từ năm 2009 đến năm 2014 - là giai đoạn khai thác ổn định nguồn hàng Apatit và giai đoạn từ 2015 đến năm 2019 - là giai đoạn không được khai thác vận chuyển nguồn hàng Apatit - để xác định mức doanh thu bình quân làm cơ sở lượng hóa thiệt hại không phải là sự suy đoán chủ quan, mà được xây dựng trên những số liệu kinh doanh thực tế đã phát sinh, được kiểm chứng qua các chứng từ kế toán và tài liệu lưu trong hồ sơ vụ án. Điều đó phù hợp với

nguyên tắc bồi thường toàn bộ và kịp thời thiệt hại, đồng thời không bảo đảm sự công bằng giữa bên vi phạm và bên bị vi phạm trong quan hệ dân sự, thương mại.

Theo các nguyên tắc cơ bản của pháp luật dân sự được quy định tại Điều 3 Bộ luật Dân sự năm 2015, việc giải quyết tranh chấp phải bảo đảm nguyên tắc thiện chí, trung thực, công bằng, bình đẳng về quyền và nghĩa vụ giữa các bên. Vì vậy, trong điều kiện chứng cứ của vụ án không cho phép xác định chính xác tuyệt đối khoản lợi bị mất, việc Tòa án cấp sơ thẩm sử dụng doanh thu bình quân của thời kỳ khai thác ổn định làm căn cứ ước lượng thiệt hại là phương pháp hợp lý, khách quan, phù hợp với bản chất của vụ án và bảo đảm cân bằng lợi ích hợp pháp của các bên.

Cụ thể như sau:

Căn cứ vào các tài liệu chứng cứ do nguyên đơn xuất trình và được bị đơn thừa nhận, doanh thu của Công ty Ý Minh trong giai đoạn từ tháng 02/2009 đến hết năm 2014, sau khi trừ đi 06 tháng không hoạt động (còn lại là 65 tháng) thì trung bình mỗi tháng tổng doanh thu là **566.570.861.538 đồng/tháng** (6.798.850.332 đồng/01 năm).

Các tài liệu chứng cứ về tiền thuê toa xe do bị đơn cung cấp thể hiện bị đơn vẫn tiếp tục khai thác 51 toa xe theo các Phụ lục hợp đồng số 03, 06 đến hết tháng 07/2019. Xác định doanh thu trung bình tiền cho thuê toa xe của Công ty Ý Minh trong thời gian từ tháng 01/2015 đến hết tháng 07/2019 (55 tháng) trung bình mỗi tháng doanh thu là **304.414.280 đồng/tháng** (3.652.971.367 đồng/01 năm).

Như vậy, mức doanh thu của Công ty Ý Minh bị thiệt hại do hành vi vi phạm hợp đồng của bị đơn là Công ty vận tải đường sắt từ tháng 01/2015 đến tháng 7 năm 2019 (Hết thời hạn 10 năm) là: 6.798.850.332 đồng/01 năm - 3.652.971.367 đồng/01 năm = 3.145.878.965 đồng/01 năm, bình quân mỗi tháng Công ty Ý Minh thiệt hại **262.156.580 đồng/tháng**.

Tổng mức doanh thu của Công ty Ý Minh bị thiệt hại do hành vi vi phạm hợp đồng của bị đơn là Công ty vận tải đường sắt từ tháng 01/2015 đến tháng 7/2019 (Hết thời hạn 10 năm) là: **262.156.580 đồng × 55 tháng = 14.418.611.922 đồng** (Mười bốn tỷ, bốn trăm mười tám triệu, sáu trăm mười một nghìn, chín trăm hai mươi hai đồng).

Do đó, Hội đồng xét xử không có căn cứ chấp nhận kháng cáo của Công ty Ý Minh về việc yêu cầu xác định lại thiệt hại theo mức cao hơn; đồng thời cũng không có căn cứ chấp nhận kháng cáo của bị đơn cho rằng toàn bộ phương pháp xác định thiệt hại của Tòa án cấp sơ thẩm là không có cơ sở.

- Đối với số tiền khai thác 51 toa xe từ tháng 02/2019 đến tháng 10/2019 là 643.635.182 đồng: đây là khoản công nợ đã được các bên xác nhận, bị đơn cũng

thừa nhận nghĩa vụ thanh toán nên Tòa án cấp sơ thẩm buộc bị đơn thanh toán khoản tiền này là có căn cứ, cần được giữ nguyên.

- Đối với yêu cầu bồi thường khoản tiền thiệt hại trong 14 tháng còn lại của thời hạn hợp đồng (từ ngày 01/8/2019 – 29/9/2020) là 1.982.777.510 đồng:

Thời gian hợp tác kinh doanh khai thác 51 toa xe 10 năm xác định đến hết tháng 7/2019; thời gian hợp tác kinh doanh khai thác 51 toa xe 12 năm đến hết tháng 7/2021. Các bên đương sự xác nhận ngày 29/9/2020 Công ty Ý Minh đã bàn giao cho Tổng Công ty đường sắt Việt Nam 51 toa xe. Tổng Công ty ĐSVN là chủ sở hữu 51 toa xe theo thỏa thuận tại Hợp đồng số 40. Các bên đương sự đều thống nhất đề nghị dừng thực hiện hợp đồng.

Theo các tài liệu chứng cứ trong hồ sơ do bị đơn cung cấp thể hiện bị đơn vẫn tiếp tục khai thác 51 toa xe theo các Phụ lục hợp đồng 03, 04, 05, 06 đến hết tháng 09/2019. Từ tháng 10/2019 đến tháng 10/2020 (ngày bàn giao 51 toa xe cho Tổng Công ty đường sắt Việt Nam) bị đơn không khai thác vì lý do yêu cầu nguyên đơn phải bàn giao 51 toa xe cho Tổng Công ty ĐSVN. Việc không khai thác 51 toa xe không phải lỗi của bị đơn nên không buộc bị đơn phải bồi thường. Đồng thời, thời gian 02 năm tiếp theo sau khi hết thời gian 10 năm hợp tác kinh doanh việc không khai thác được nguồn hàng cũng xuất phát từ các bên đang xảy ra tranh chấp (thời gian này các bên đã xảy ra tranh chấp và đang giải quyết tại Tòa án), nên không có lỗi của Tổng Công ty ĐSVN và Công ty Vận tải đường sắt trong việc không khai thác được nguồn hàng. Do vậy, Tòa án cấp sơ thẩm không chấp nhận yêu cầu này của nguyên đơn là phù hợp nên Hội đồng xét xử không chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn.

- Đối với yêu cầu của nguyên đơn yêu cầu bị đơn trả số tiền chi phí sửa chữa lớn là 3.384.260.000 đồng.

Xét thấy theo quy định tại Điều 4 của Hợp đồng số 40 quy định “Trong 10 năm hợp tác kinh doanh Bên A, bằng chi phí của mình thuê Đường sắt Việt Nam sửa chữa định kỳ toa xe (sửa chữa lớn và sửa chữa nhỏ, kể cả các kinh phí phát sinh ngoài định mức như thay trục, bánh xe, vòng bi...) theo đúng kỳ hạn quy định trong Quy trình sửa chữa toa xe của Đường sắt Việt Nam ban hành để 51 toa xe này vận dụng khai thác bình thường, an toàn. Ký và thực hiện hợp đồng với các đơn vị sửa chữa toa xe của ngành Đường sắt để sửa chữa định kỳ toa xe, giám sát và đôn đốc tiến độ sửa chữa toa xe”. Hồ sơ vụ án không thể hiện các bên có thỏa thuận sửa đổi hoặc miễn trừ nghĩa vụ này cho Công ty Ý Minh. Mặt khác, khoản chi phí sửa chữa lớn này phát sinh theo yêu cầu kỹ thuật và chu kỳ bảo dưỡng của toa xe, là chi phí cần thiết để duy trì hoạt động khai thác bình thường của tài sản. Do đó, căn cứ vào thỏa thuận nêu trên thì Công ty Ý Minh là người phải chịu chi phí sửa chữa. Do vậy không có căn cứ để chấp nhận yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn.

- Đối với yêu cầu của nguyên đơn về việc yêu cầu tính lãi số tiền đầu tư mua toa xe.

Xét thấy việc các bên thỏa thuận tại Hợp đồng số 40 thể hiện Công ty Ý Minh là công ty đã đầu tư 100% vốn để mua 51 toa xe. Các bên không có thỏa thuận nào buộc bị đơn phải hoàn trả chi phí vốn hoặc lãi vay đầu tư của nguyên đơn. Do đó, việc Công ty Ý Minh huy động nguồn vốn và lãi suất của số vốn đầu tư này Công ty Ý Minh phải chịu trách nhiệm, nên không có căn cứ chấp nhận yêu cầu của nguyên đơn.

Như vậy, đối với các khoản yêu cầu bồi thường mà Tòa án cấp sơ thẩm không chấp nhận, nguyên đơn và bị đơn đều không xuất trình được tài liệu, chứng cứ mới làm thay đổi nội dung vụ án. Tòa án cấp sơ thẩm đã xem xét đầy đủ các tài liệu, chứng cứ có trong hồ sơ, đánh giá khách quan mức độ lỗi của các bên, đồng thời chỉ chấp nhận phần thiệt hại là có căn cứ. Do đó, kháng cáo của Công ty Ý Minh và Công ty Vận tải đường sắt là không có căn cứ để chấp nhận.

[2.3]. Xét kháng cáo của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam:

Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam yêu cầu Công ty Ý Minh bồi thường chi phí sửa chữa 51 toa xe số tiền 1.969.640.000 đồng và bồi thường thiệt hại do bàn giao chậm 51 toa xe số tiền 4.186.080.000 đồng.

Thấy rằng:

- Theo khoản 5 Điều 4 Hợp đồng số 40, Công ty Ý Minh có trách nhiệm sửa chữa định kỳ 51 toa xe trong thời gian 10 năm hợp tác kinh doanh. Trong năm 2019, Công ty Ý Minh đã tiến hành sửa chữa lớn toàn bộ số xe nêu trên và đã được cục đăng kiểm Việt Nam cấp giấy chứng nhận thỏa mãn quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 15:2011/BGTVT, ngày hết hạn đăng kiểm là ngày 08/10/2019. Như vậy, có cơ sở Công ty Ý Minh đã thực hiện sửa chữa định kỳ và đăng kiểm 51 toa xe khoản 5 Điều 4 Hợp đồng số 40.

Tại Biên bản bàn giao toa xe ngày 29/9/2020, Tổng Công ty ĐSVN đã đồng ý tiếp nhận lại toàn bộ 51 toa xe và không có bất kỳ yêu cầu nào Công ty Ý Minh phải sửa chữa. Đồng thời, các tài liệu do Tổng Công ty ĐSVN xuất trình thể hiện khoản chi phí sửa chữa mà Tổng Công ty ĐSVN yêu cầu thanh toán phát sinh sau khi kết thúc thời hạn 10 năm hợp tác và sau khi các bên đã phát sinh tranh chấp.

Mặc dù Tổng Công ty ĐSVN cho rằng đã phát sinh chi phí sửa chữa đối với 51 toa xe sau khi tiếp nhận lại tài sản, nhưng Tổng Công ty ĐSVN không xuất trình được tài liệu chứng minh các hạng mục sửa chữa này là nghĩa vụ sửa chữa định kỳ đã đến hạn trong thời gian 10 năm hợp tác kinh doanh mà Công ty Ý Minh có trách nhiệm thực hiện nhưng không thực hiện. Hồ sơ vụ án cũng không có tài liệu thể hiện trước thời điểm bàn giao ngày 29/9/2020 Tổng Công ty ĐSVN đã

yêu cầu Công ty Ý Minh thực hiện các hạng mục sửa chữa cụ thể hoặc thông báo về việc vi phạm nghĩa vụ sửa chữa theo Hợp đồng số 40.

Tại thời điểm bàn giao ngày 29/9/2020, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam đã tiếp nhận toàn bộ 51 toa xe nhưng không xác lập biên bản ghi nhận Công ty Ý Minh còn nghĩa vụ sửa chữa chưa hoàn thành, không bảo lưu quyền yêu cầu thanh toán chi phí sửa chữa và cũng không chứng minh được các khoản chi phí sửa chữa sau đó là nghĩa vụ đã phát sinh trong thời gian hợp tác 10 năm. Vì vậy, không có căn cứ xác định khoản tiền 1.969.640.000 đồng là khoản nghĩa vụ mà Công ty Ý Minh phải hoàn trả cho Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam

- Đối với yêu cầu bồi thường thiệt hại do bàn giao chậm 51 toa xe số tiền 4.186.080.000 đồng: Hồ sơ vụ án thể hiện từ năm 2019 các bên đã phát sinh tranh chấp liên quan trực tiếp đến việc thực hiện Hợp đồng số 40; việc bàn giao tài sản kéo dài xuất phát từ quá trình giải quyết tranh chấp và từ việc các bên không thống nhất được phương thức xử lý đối với 51 toa xe sau khi hết thời hạn khai thác. Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam không chứng minh được thiệt hại thực tế phát sinh cũng như mối quan hệ nhân quả trực tiếp giữa việc bàn giao chậm và khoản doanh thu bị mất mà Tổng Công ty yêu cầu bồi thường. Vì vậy, không có căn cứ để chấp nhận yêu cầu kháng cáo của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam về việc buộc Công ty Ý Minh phải bồi thường thiệt hại.

Từ những phân tích nêu trên, Hội đồng xét xử quyết định không chấp nhận yêu cầu kháng cáo của các đương sự, giữ nguyên bản án sơ thẩm.

Ý kiến đề nghị của Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hà Nội là có căn cứ nên được Hội đồng xét xử chấp nhận.

Về án phí: Do yêu cầu kháng cáo không được chấp nhận nên người kháng cáo phải chịu án phí phúc thẩm.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH:

- Căn cứ Khoản 1 Điều 30; khoản 1 Điều 35; điểm a khoản 1 Điều 39; Điều 91; Điều 97; Điều 147; điểm b khoản 2 Điều 227; khoản 2 Điều 244, Điều 271; Điều 273; Điều 278; Điều 280, Điều 298, khoản 1 Điều 308 Bộ luật Tố tụng dân sự 2015.

- Căn cứ Điều 302, Điều 303 Luật thương mại 2005;

- Căn cứ Điều 23 của Luật đầu tư năm 2005;

- Căn cứ Nghị Quyết số 01/2019/NQ-HĐTP ngày 11/01/2019 của Tòa án nhân dân Tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của pháp luật về lãi, lãi suất, phạt vi phạm;

- Căn cứ Điều 26, Điều 29 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 quy định về mức thu, miễn giảm thu nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án.

Không chấp nhận yêu cầu kháng cáo của Công ty TNHH Thương mại và Vận chuyển Hàng hóa Ý Minh, Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt và Tổng Công ty đường sắt Việt Nam. Xử:

1. Giữ nguyên quyết định của Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 09/2025/KDTM-ST ngày 22 và 29/7/2025 của Tòa án nhân dân Khu vực 3, thành phố Hà Nội.

2. Về án phí phúc thẩm:

Công ty TNHH Thương mại và Vận chuyển Hàng hóa Ý Minh phải chịu **2.000.000 đồng (Hai triệu đồng)** tiền án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm, đã nộp theo biên lai số 0003911 ngày 11/8/2025 của Thi hành án dân sự thành phố Hà Nội.

Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt phải chịu **2.000.000 đồng (Hai triệu đồng)** tiền án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm, đã nộp theo biên lai số 0004855 ngày 20/8/2025 của Thi hành án dân sự thành phố Hà Nội.

Tổng Công ty đường sắt Việt Nam phải chịu **2.000.000 đồng (Hai triệu đồng)** tiền án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm, đã nộp theo biên lai số 0004165 ngày 13/8/2025 của Thi hành án dân sự thành phố Hà Nội.

Trường hợp bản án được thi hành theo quy định tại Điều 2 của Luật Thi hành án dân sự thì người thi hành án dân sự, người phải thi hành án dân sự có quyền thỏa thuận thi hành án, quyền yêu cầu thi hành án, tự nguyện thi hành án hoặc bị cưỡng chế thi hành án theo quy định tại các Điều 6, 7 và 9 của Luật Thi hành án dân sự; thời hiệu thi hành án được thực hiện theo quy định tại Điều 30 của Luật Thi hành án dân sự.

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

Nơi nhận:

- VKSND TP Hà Nội;
- TAND Khu vực 3;
- Phòng THADS Khu vực 3;
- Các Đương sự;
- Lưu Hồ sơ.

TM. HỘI ĐỒNG XÉT XỬ PHÚC THẨM



Bùi Đức Bằng