

THE PEOPLE'S COURT
OF HANOI CITY

SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM
Independence - Freedom - Happiness

Judgment No.: 109/2026/KDTM-PT

Date: June 5, 2026

Subject: Dispute over business
cooperation contract

TRANSLATION
BẢN DỊCH

RAILWAY TRANSPORT JOINT
STOCK COMPANY

INCO No. 2411
MING Date: June 24, 2026
To: Investment Planning
Number and code:

IN THE NAME OF
THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM
THE PEOPLE'S COURT OF HANOI CITY

- The appellate jury consists of:

Judge - Presiding Judge: Mr. Bui Duc Bang

Judges: Mr. Tran Anh Tuan

Mr. Tong Quoc Thanh

- Court's clerk: Mr. Nguyen Trung Kien - Clerk of the People's Court of Hanoi City.

- Representative of the People's Procuracy of Hanoi City participating in the trial:

Ms. Dinh Thi Tuyet Mai - Prosecutor.

On June 4 and 5, 2026, at the headquarters of the People's Court of Hanoi City, a public appellate hearing is held for Commercial Business Case No. 251/2025/KDTM-TLPT dated December 15, 2025, concerning a "Dispute over Business Cooperation Contract".

This hearing is due to an appeal against the first-instance Commercial Business Judgment No. 09/2025/KDTM-ST dated July 29, 2025, of the People's Court of Region 3, Hanoi City. According to Decision No. 292/2026/QDXX-PT dated April 22, 2026, to bring the case to trial, and Decision No. 364/2026/QD-HPT dated May 15, 2026, to postpone the trial, the parties involved are:

1. Plaintiff: Y Minh Transport And Trade Company Limited

Headquarters: Quarter 2, Hoang Cuong Commune, Phu Tho Province.

Legal representative: Mr. Vu Van Kieu - Director.

Authorized representative: Mr. Nguyen Van Binh, born in 1959.

Legal right and interest defenders: Lawyers Nguyen Thi Tuyet and Nguyen Thi Minh Thu - Lawyers of Trung Cuong Law Firm.

Same contact address: Apartment 1706, Building N01-T4 Phu My Complex, Diplomatic Quarter, Xuan Dinh Ward, Hanoi.

2. Defendant: Railway Transport Joint Stock Company (*hereinafter referred to as Railway Transport Company*)

Headquarters: 130 Le Duan, Van Mieu Quoc Tu Giam Ward, Hanoi;

Legal Representative: Mr. Dao Anh Tuan - General Director

Authorized Representatives: Mr. Pham Tien Hung (*according to power of attorney No. 195/UQ-VTDS dated January 21, 2026*), Mr. Nguyen Hong Linh (*according to power of attorney No. 1917/UQ-VTDS dated July 16, 2025*); Mr. Do Anh Tuan (*according to power of attorney No. 543/UQ-VTDS dated December 17, 2024*).

Legal right and interest defenders:

- Lawyer Le Thi Hong Van - Labor Law Firm

Address: 7th Floor, Institute of Technology Building, 8 Lang Ha, Hanoi City.

- Lawyer Dao Thi Lan Anh - Lawyer at Thien Duc Law Firm.

Address: No. 22/62 Pho Duc Chinh, Ba Dinh Ward, Hanoi City.

3. Person with related rights and obligations with independent request: Vietnam Railway Transport Corporation (*hereinafter referred to as Vietnam Railway Transport Corporation*)

Headquarters: 118 Le Duan Street, Van Mieu Quoc Tu Giam Ward, Hanoi City;

Legal representative: Mr. Hoang Gia Khanh - General Director

Authorized representative: Mr. Ngo Van Nguyen - Deputy Head of the Inspection and Auditing Department of Vietnam Railway Transport Corporation (*according to power of attorney No. 340/UQ-DS dated January 28, 2026*).

CASE SUMMARY:

1. In the lawsuit and statements made during the case proceedings, the plaintiff's authorized representative stated:

Railway Freight Transport Company, now Railway Transport Joint Stock Company (*hereinafter referred to as Railway Transport Company*), is a subsidiary accounting unit of Vietnam Railway Transport Corporation. In 2008, Vietnam Railway Transport Corporation decided to invest in additional freight carriages to serve the transportation of goods on the northern railway line to Vinh. Railway Transport Company and Y Minh Transport and Trade Company Limited (*hereinafter referred to as Y Minh Company*) signed Business Cooperation Contract No. 40/HD-CTH - YM dated December 16, 2008 (*hereinafter referred to as Contract No. 40*) with the following content: *Y Minh Company will invest 100% of the capital to purchase a batch of 51 carriages with an estimated cost of VND 26,762,000,000, while Railway Transport Company will be the managing and operating unit, agreeing on freight rates and a cooperation term of 12 years from the date 51 imported carriages are granted operating licenses. Y Minh Company will have the right to operate 51 carriages after investing capital to*

purchase them and to carry out periodic maintenance of these carriages; Ten years after the vehicles were put into operation, Y Minh Company transferred ownership of all 51 carriages to Vietnam Railway Transport Corporation without any conditions and was granted priority in operation in the following years... In addition, the contract also stipulated in detail the rights, obligations, responsibilities of each party and the method of payment of transportation fees.

After signing the contract, Y Minh Company purchased 51 carriages, and Railway Transport Company began operating these 51 carriages starting in April 2009. During the implementation process, the parties signed contract addendums. In fact, from 2009 to 2014, Y Minh Company directly signed transportation contracts with Lam Thao Fertilizers and Chemicals joint stock Company (*hereinafter referred to as Lam Thao Company*), with each contract of 12 months. In 2015, Lam Thao Company refused to renew the contract with Y Minh Company, citing a document from Railway Transport Company No. 3284/KHN-VIHH dated December 12, 2014, requiring that contracts be signed directly with Railway Transport Company.

Railway Transport Company's violation of the contract, unilaterally terminating the Business Cooperation Contract without notice, resulted in revenue losses for Y Minh Company from 2015 to 2018. Therefore, Y Minh Company demanded compensation from Railway Transport Company. The validity period of Business Cooperation Contract No. 40 began on April 1, 2009 (the date invoices were first issued).

Phase 1: In the first 10 years starting from April 1, 2009, Y Minh Company receives 30% of the revenue, and the railway company receives 70%. During this period, Y Minh Company was suspended from operating trains for one year (2010) and did not receive freight revenue for 15 days (from September 1, 2014 to September 15, 2014). Therefore, Phase 1 of the Contract must be calculated up to April 15, 2020.

Phase 2: The next two years of Contract No. 40. During this period, Y Minh Company receives 25% of the revenue, and Railway Transport Company receives 85% of the revenue.

However, Railway Transport Company has continuously used Y Minh Company's carriages for business and subleased them to other companies for business without Y Minh Company's consent until now without paying Y Minh Company. Y Minh Company has not received any business results from this period.

Thus, the actual contract duration is 8 years, 11 months, and 15 days, while the contract stipulates 12 years for which Y Minh Company is permitted to operate the transport business. The business results with Railway Transport Company from 2009 to 2019 are as follows: 2009: VND 3,960,928,000; 2010: VND 2,465,098,000; 2011: VND 8,545,030,000; 2012: VND 8,284,316,000; 2013: VND 6,751,536,000; 2014: VND 6,820,198,000; 2015: VND 5,687,119,990; 2016: VND 3,482,767,919. In 2017, the amount was VND 2,914,709,065; in 2018, the amount was VND 4,003,420,152; and in 2019, the amount was VND 12,331,928. The total revenue received by Y Minh Company was VND 52,927,455,054.

The plaintiff now requests the defendant to compensate them with the amount of VND 41,870,190,905, including VND 34,132,912,526 for business losses in the first 10 years, VND

4,353,018,379 for the last 2 years, and VND 3,384,260,000 for major repair costs. Regarding interest, the plaintiff requests the defendant to pay interest on the compensation amount from the first instance judgment, in accordance with the law.

The plaintiff disagrees with the independent claim of Vietnam Railway Transport Corporation on the grounds that the claim was not submitted within the timeframe stipulated by procedural law. Furthermore, there was no transaction between Y Minh Company and Vietnam Railway Transport Corporation, therefore there is no basis for this independent claim. Vietnam Railway Transport Corporation argues that the claim by Y Minh Company that the delivery of the carriages was delayed is incorrect. In reality, Y Minh Company fulfilled the contract for 8 years, 11 months, and 15 days, while the contract stipulated a 12-year period for which Y Minh Company was permitted to operate the transport business. Y Minh Company was suspended from operating trains for 1 year (2010) and 15 days (from September 01, 2014 to September 15, 2014). The fault for suspending train operations lies entirely with the defendant. The defendant requests the Court to resolve the matter based on the law.

2. The defendant, Vietnam Railway Transport Joint Stock Company, presented the following during the case:

In June 2008, Vietnam Railway Transport Corporation assigned Railway Freight Transport Company (a subsidiary) to prepare for the investment project "Purchase of 1000mm freight carriages currently in use from China". On September 5, 2008, Vietnam Railway Transport Corporation issued authorization documents for this unit to select a partner to sign a business cooperation contract to put the project into operation. On December 16, 2008, Railway Freight Transport Company signed Business Cooperation Contract No. 40/HD-CTH-YM with Y Minh Company.

From 2011 to 2014, Railway Freight Transport Company was transformed into a Limited Liability Company for Railway Freight Transport, and merged into Vietnam Railway Transport Corporation. On May 20, 2015, Vietnam Railway Transport Corporation issued document No. 1261/DS-KHKD giving its opinion on adjusting the parties in Contract No. 40. Accordingly, Hanoi Railway Transport Company Limited, a wholly owned subsidiary of Vietnam Railway Transport Corporation, will inherit all rights and obligations under Contract No. 40. From this point onwards, Y Minh Company agreed to allow Hanoi Railway Transport Company Limited to lease 51 of its carriages for transporting railway goods and receive rental fees as agreed. In Appendix No. 03 of Contract No. 40 signed in May 2015, both parties agreed on the carriage rental: *"Party B is responsible for paying the carriage rental fee to Party A as stipulated in Article 6 of the Contract"*. In March 2016, after completing the equitization process, the parties signed Appendix No. 04 to Contract No. 40 to change the information of Party B, from Hanoi Railway Transport Company Limited (now Hanoi Railway Transport Joint Stock Company), to Hanoi Railway Transport Joint Stock Company (now Railway Transport Joint Stock Company). After the 10-year operating period under Contract No. 40 expired on October 5, 2018, Railway Transport Company issued document No. 2410/VTHKHN-KHDT to Y Minh Company requesting a plan for the transfer of 51 carriages as agreed in the contract in 2019, but Y Minh Company did not respond. In May 2019, Y Minh Company filed a lawsuit against Railway Transport Company. While the case was in the preparatory stage for trial, in

November 2020, Y Minh Company proceeded with the procedures to transfer ownership of all 51 carriages to Vietnam Railway Transport Corporation.

The defendant disagrees with the plaintiff's claim, arguing that there is no basis for the lawsuit and requesting the court to consider the statute of limitations, stating that it has expired. Regarding the plaintiff's claim that the defendant interfered to prevent Lam Thao Company from signing a transportation contract with Y Minh Company, the plaintiff has no documents or evidence to support this claim. The defendant did not interfere in whether Lam Thao Company signed a transportation contract with Y Minh Company. Regarding the independent claim of Vietnam Railway Transport Corporation, the defendant has no comment. The defendant requests the court to resolve the matter according to the law.

3. The party with related rights and obligations, Vietnam Railway Transport Corporation, independently presented the following:

In June 2008, Vietnam Railway Transport Corporation decided to invest in 51 1000mm freight carriages from China and assigned Railway Freight Transport Company (a subsidiary of Vietnam Railway Transport Corporation, now Vietnam Railway Transport Joint Stock Company) to implement this project. Vietnam Railway Transport Corporation confirmed that Vietnam Railway Transport Joint Stock Company was the entity assuming the rights and obligations of Contract No. 40 signed with Y Minh Transport Company on December 16, 2008.

Vietnam Railway Transport Corporation maintains its independent counterclaim requiring the plaintiff to compensate the Corporation for the following: repair costs for 51 carriages totaling VND 1,969,640,000; and compensation for damages - specifically lost revenue amounting to VND 4,186,080,000 - incurred by the Corporation due to the 19-month delay in the handover of said carriages. All claims requiring Vietnam Railway Transport Corporation to provide compensation to Y Minh Company are rejected. Regarding the suspension of train operations, the burden of proof lies with the plaintiff; Vietnam Railway Transport Corporation bears no fault in this matter. The delay in handing over 51 carriages is entirely attributable to Y Minh Company, as the Corporation had issued multiple written requests for handover by the deadline, yet Y Minh Company failed to comply.

4. Results of the first instance, appellate, and cassation trials

In the first instance commercial judgment No. 06/2021/KDTM-ST dated January 26, 2021 and February 1, 2021 of the People's Court of Hai Ba Trung District (first time), Hanoi City, it was decided:

1. Partially accepting the lawsuit filed by Y Minh Company requesting Hanoi Railway Transport Company to compensate for violations of Business Cooperation Contract No. 40/HD-CTH-YM dated December 16, 2008.

1.1. Ordering Hanoi Railway Transport Joint Stock Company to compensate Y Minh Transport and Trade Company Limited for revenue losses from 2015 to October 2019 amounting to VND 17,623,809,695. Hanoi Railway Transport Joint Stock Company must pay Y Minh Company the amount of VND 643,635,182 for operating 51 carriages from February 2019 to October 30, 2019.

1.2. Vietnam Railway Transport Corporation is obligated to pay Y Minh Transport and Trade Company Limited the revenue from operating 51 carriages for one year, amounting to VND 2,937,301,615.

2. The plaintiff's claim regarding the calculation of interest on the investment for purchasing 51 carriages is dismissed.

From the date the enforcement request is filed by the judgment creditor (for the amounts payable to the judgment creditor) until the enforcement is completed, the judgment debtor must also bear interest on the remaining amount to be enforced at the interest rate stipulated in Clause 2, Article 468 of the Civil Code 2015.

In addition, the first-instance judgment also decided on court fees and the right to appeal.

Disagreeing with the first-instance judgment, Y Minh Transport and Trade Company Limited, Hanoi Railway Transport Joint Stock Company, and Vietnam Railway Transport Corporation have filed appeals.

In the Commercial Business Appeal Judgment No. 177/2021/KDTM-PT dated November 2, 2021, of the People's Court of Hanoi City (first instance), it was decided:

1. To suspend the trial regarding the appeal request of Y Minh Transport and Trade Company Limited.

2. To uphold the first-instance commercial business judgment No. 06/2021/KDTM-ST dated February 1, 2021, of the People's Court of Hai Ba Trung District, Hanoi City.

2.1. To partially accept the lawsuit request of Y Minh Transport and Trade Company Limited. regarding the request for Hanoi Railway Transport Joint Stock Company to compensate for damages due to breach of Business Cooperation Contract No. 40/HD CTH-YM dated December 16, 2008.

2.1.1. 1. Hanoi Railway Transport Joint Stock Company must compensate Y Minh Transport and Trade Company Limited for revenue losses from 2015 to October 2019 amounting to **VND 17,623,809,695** and pay Y Minh Company **VND 643,635,182** for operating 51 carriages from February 2019 to October 30, 2019. Total: **VND 18,267,444,877**.

2.1.2. Vietnam Railway Transport Corporation must pay Y Minh Transport and Trade Company Limited VND 2,937,301,615 for revenue from operating 51 carriages for one year.

Since the date of the first-instance trial (February 2, 2021), the person obligated to execute the judgment must also pay interest on the unpaid amount at the interest rate stipulated in Clause 2, Article 468 of the Civil Code 2015.

3. The request for calculating interest on the investment amount for purchasing 51 carriages is suspended because the request was withdrawn by Y Minh Company.

In addition, the appellate judgment also decided on court fees.

On November 25 and 26, 2021, Hanoi Railway Transport Joint Stock Company and Vietnam Railway Transport Corporation submitted a petition requesting a review of the above-

mentioned Commercial Business Appellate Judgment No. 177/2021/KDTM-PT dated November 2, 2021, under the supervisory review procedure.

In Decision No. 16/2022/KN-KDTM dated June 29, 2022, the Chief Judge of the High People's Court of Hanoi appealed against Commercial Appeal Judgment No. 177/2021/KDTM-PT dated November 2, 2021, of the People's Court of Hanoi City, requesting the Judges' Committee of the High People's Court of Hanoi to review and annul the entire Commercial Appeal Judgment No. 177/2021/KDTM-PT dated November 3, 2021, of the People's Court of Hanoi City and annul the entire Commercial First Instance Judgment No. 06/2021/KDTM-ST dated January 26, 2021, and February 1, 2021, of the People's Court of Hai Ba Trung District, Hanoi City; The case file is being handed over to the People's Court of Hai Ba Trung District, Hanoi City, for retrial at the first instance in accordance with the law.

In Decision No. 01/2023/KDTM-GDT dated January 11, 2023, the High People's Court of Hanoi decided to annul the entire Commercial Appeal Judgment No. 177/2021/KDTM-PT dated November 2, 2021, of the People's Court of Hanoi City and the entire First Instance Commercial Business Judgment No. 06/2021/KDTM-ST dated January 26, 2021, and February 1, 2021, of the People's Court of Hai Ba Trung District, Hanoi, concerning the case of "Dispute over Business Cooperation Contract" between the plaintiff, Y Minh Transport and Trade Company Limited, and the defendant, Hanoi Railway Transport Joint Stock Company; and the party with rights and obligations related to the case, Vietnam Railway Transport Corporation. The case file is being transferred to the People's Court of Hai Ba Trung District, Hanoi City, for reconsideration under the proper first-instance procedure as prescribed by law. The reason given is that: the first-instance and appellate courts found that Railway Transport Company's intervention, which prevented Lam Thao Company from renewing its transportation contract with Y Minh Company, caused revenue losses for Y Minh Company from 2015 to 2019, and therefore accepted the plaintiff's claim, was unfounded because: ... The agreement for Y Minh Company to transport apatite ore from Xuan Giao to Lam Thao was not a mandatory agreement, and this agreement also stated its purpose as facilitating cooperation between Y Minh Company and Lam Thao Company in transporting goods while the source of goods was not yet exploited.... In addition, the agreement in Contract No. 40 regarding Y Minh Company signing a transportation contract with Lam Thao Company was only an agreement between Y Minh Company and Railway Transport Company, without the signing, participation, or written consent of the party whose goods were being transported, Lam Thao Company... The court needs to evaluate and clarify this agreement. Is the contract signed between Y Minh Company and Lam Thao Company a binding agreement that holds both Railway Transport Company and Y Minh Company responsible? Is this agreement legal without the consent of Lam Thao Company? If Lam Thao Company does not renew the freight transport contract with Y Minh Company, is it the fault of Railway Transport Company? If it is determined that Railway Transport Company interfered, causing Lam Thao Company to not renew its freight transport contract with Y Minh Company, then the revenue loss of Y Minh Company (if any) must be determined based on the actual losses incurred, taking into account Lam Thao Company's needs regarding the volume of goods to be transported and the distribution ratio of goods to transport partners. It cannot be determined by calculating the average reduction in Y Minh

Company's revenue during the years it did not sign a freight transport contract with Lam Thao Company, as the appellate court calculated, which is incorrect...

The first-instance court and the appellate court determined: "From October 2019 until the handover of 51 carriages to the General Railway Transport Corporation, the defendant was unable to operate 51 carriages because they had to be handed over to the owner, the General Railway Transport Corporation. The first-instance court acknowledged Railway Transport Corporation, as the owner of 51 carriages, is responsible for paying the plaintiff the average annual revenue at a rate of 25% of the freight, amounting to 2,937,301.61, which is justified". However, the first-instance and appellate courts have not clarified why the defendant was unable to operate 51 carriages from September 2019 to September 29, 2020; and whose fault it was for not operating them. Only on that basis can there be sufficient grounds to determine the compensation liability of Railway Transport Corporation.

5. Results of the Second First-Instance Trial

On October 2, 2023, the People's Court of Hai Ba Trung District accepted the first-instance commercial business case No. 44/TLST-KDTM.

At the trial:

- The plaintiff, Y Minh Company, maintained its original claims, requesting the Court to compel the defendant to compensate the plaintiff because the defendant violated the business cooperation contract by influencing Lam Thao Company, leading to Lam Thao Company not continuing to sign the ore transportation contract with Y Minh Company. Railway Transport Company, after leasing train carriages from Y Minh Company, subleased these carriages to other companies without Y Minh Company's consent, violating the business contract and causing Y Minh Company's revenue to decrease from 2015 to 2019; Specifically, the plaintiff requested the defendant to compensate them with the amount of VND 41,870,190,905, including VND 34,132,912,526 for business losses in the first 10 years, VND 4,353,018,379 for the last 2 years, and VND 3,384,260,000 for major repair costs. Regarding interest, the plaintiff requested the defendant to pay interest on the compensation amount from the date of the first instance judgment, in accordance with the law.

- The defendant, Railway Transport Company, disagreed with the plaintiff's request, stating that there was no basis for the lawsuit and requesting the court to consider the statute of limitations, as it had expired. Regarding the plaintiff's claim that the defendant interfered to prevent Lam Thao Company from signing a transportation contract with Y Minh Company, the plaintiff has no documentary evidence to prove this. The defendant did not interfere in whether Lam Thao Company signed a goods transportation contract with Y Minh Company. The plaintiff has no documentary evidence to prove that after the two parties signed the addendum to the contract for leasing carriages from Y Minh Company, the defendant subleased these carriages to other businesses. Regarding the independent claim of Vietnam Railway Transport Corporation, the defendant has no opinion.

- The party with related rights and obligations, Vietnam Railway Transport Corporation, maintains its independent claim demanding that the plaintiff compensate Vietnam Railway

Transport Corporation for the following amounts: Repair costs for 51 carriages totaling VND 1,969,640,000; The company, Y Minh, is liable for compensation for damages caused by the 19-month delay in the delivery of the carriages, resulting in a loss of revenue for Vietnam Railway Transport Corporation amounting to VND 4,186,080,000. All claims demanding compensation from Vietnam Railway Transport Corporation to Y Minh Company are rejected. Regarding the suspension of train services, the plaintiff must provide evidence to prove this; Vietnam Railway Transport Corporation is not at fault in this matter. The delay in the delivery of 51 carriages is entirely the fault of Y Minh Company because, despite repeated written requests from Vietnam Railway Transport Corporation, Y Minh Company failed to comply.

- The lawyer defending the defendant's legal rights and interests requested the Panel of Judges to consider including Lam Thao Company as a party with related rights and obligations to clarify the objective truth of the case. They also requested consideration of the statute of limitations, stating that according to Article 319 of the Commercial Law, the statute of limitations for commercial disputes is two years from the time the legal rights and interests were violated. At the trial, the plaintiff argued that the dispute occurred in 2010 but the lawsuit was only filed in 2019, thus exceeding the statute of limitations. Therefore, they requested the Jury to dismiss the case. They also requested the rejection of all of the plaintiff's claims on the grounds that the evidence submitted by the plaintiff did not substantiate their claims.

In the first instance commercial judgment No. 09/2025/KDTM-ST dated July 22-29, 2025, the People's Court of Region 3 - Hanoi decided:

[1]. Partially accepting the plaintiff's claim against the defendant, Railway Transport Company, regarding the dispute over business cooperation contract No. 40/HD - CTH - YM dated December 16, 2008.

[2]. Ordering Railway Transport Company to compensate the damages to the plaintiff, the amount of revenue loss from January 2015 to July 2019, which is: **VND 14,418,611,922**, and to pay the amount of carriage operation fees from February 2019 to September 2019, which is: **VND 643,635,182**. Total: **VND 15,062,247,104**.

[3]. The lawsuit filed by Y Minh Company requesting Railway Transport Company to compensate for the revenue of the next two years after the 10-year period ends is rejected.

[5]. The lawsuit filed by Y Minh Company requesting Railway Transport Company to pay the amount of major repair costs is rejected.

[6]. The entire independent claim of Vietnam Railway Transport Corporation is rejected.

In addition, the first-instance judgment also decided on court fees, the right to enforce the judgment, and appeals in accordance with the law.

Disagreeing with the first-instance judgment, Y Minh Company, Railway Transport Company, and Vietnam Railway Transport Corporation appealed against the first-instance commercial business judgment No. 09/2025/KDTM-ST dated July 29, 2025, of the People's Court of Region 3 - Hanoi.

Along with the appeal, the appellant did not submit any additional documents or evidence.

6. At the appellate level:

The parties still maintain their appeal requests, specifically as follows:

6.1 The plaintiff, Y Minh Company, presented the following appeal:

The first-instance court did not correctly apply: the time period for the business cooperation contract; the faults the defendant must compensate; the method of calculating compensation; and the amount of compensation.

In reality, during the implementation of the cooperation contract from 2009 to 2014, Y Minh Company directly signed transportation contracts with Lam Thao Company, all contracts having a term of 12 months. In 2015, Lam Thao Company refused to sign another contract with Y Minh Company on the grounds that the railway company issued two documents, No. 3284 and No. 3725, requiring contracts to be signed directly with the railway company. The railway company's violation and arbitrary termination of the business cooperation contract resulted in revenue losses for Y Minh Company from 2015 to 2018, therefore Y Minh Company demands compensation from the railway company.

Therefore, the plaintiff maintains its claim demanding compensation from the defendant in the amount of VND 14,418,611,922; the remaining 14 months of the contract term (from August 1, 2019 to September 29, 2020) amounting to VND 1,982,777,510; and major repair costs of VND 3,384,260,000. Regarding interest, the plaintiff requests that the defendant pay interest on the compensation amount from the first instance judgment, in accordance with the law.

The plaintiff disagrees with the independent claim of Vietnam Railway Transport Corporation. Vietnam Railway Transport Corporation argues that the claim by Y Minh Company that the delivery of the carriages was delayed is incorrect. In reality, Y Minh Company fulfilled its contract for 8 years, 11 months, and 15 days, while the contract stipulated a 12-year period for which Y Minh Company was permitted to operate the transportation business. Y Minh Company was suspended from operating trains for 1 year (2010) and 15 days (from September 01, 2014 to September 15, 2014). The fault for suspending train operations lies entirely with the defendant.

Regarding the amount of VND 643,635,182 for operating the carriages from February 2019 to September 2019: the plaintiff agrees with the decision of the first-instance court and requests the appellate court to order the defendant to pay additional interest on the aforementioned amount for late payment.

6.2 Railway Transport Company, as the defendant, represented by its authorized representative and legal counsel, presents the following appeal:

Firstly, Hanoi Railway Transport Company (now merged into Railway Transport Joint Stock Company) did not cease fulfilling the contract and did not violate the business cooperation timeframe. The suspension of payment was due to the plaintiff's failure to issue

value-added tax invoices to the defendant and the plaintiff's lack of cooperation in the process of verifying data and determining the amount of carriage rental fees. There is no evidence to suggest that the Hanoi Railway Transport Company ceased fulfilling the contract. The suspension of payment cannot be inferred as the suspension of contract performance.

Secondly, Railway Transport Company has repeatedly affirmed that the two documents, No. 3284/KHN-VTHH dated December 12, 2014, and No. 3725/VTHN-KD dated December 30, 2015, do not mention the name of Y Minh Company anywhere. The request in the documents only expressed the desire to sign a contract with Lam Thao Company to increase the volume and revenue of rail transport, as apatite was already being transported by road in large quantities at that time. Furthermore, according to the contract, in addition to the apatite shipment, Y Minh Company had to proactively find other sources of goods from Vinh northward for transportation. Therefore, it cannot be said that the Railway Company interfered with Y Minh Company's business operations and caused a decrease in its revenue.

Thirdly, regarding the method of determining the cost of damages, Railway Transport Company proposes the following review:

- Documents No. 3284 and No. 3725 contain content related to the signing of freight transport contracts for 2015 and 2016. Therefore, there is no basis to determine that Railway Transport Company caused damage or reduced the revenue of Y Minh Company from January 2017 to July 2019.

- From 2016 onwards, the volume and revenue of apatite transport by rail have continuously decreased. Therefore, basing the calculation of revenue for the years from January 2015 to July 2019 on the Company's revenue from February 2009 to the end of 2014 is unreasonable.

Based on the above analysis, Vietnam Railway Transport Company requests the Appellate Court to:

- Reject the Plaintiff's entire claim for compensation for revenue loss amounting to VND 14,418,611,922.

- Acknowledge Vietnam Railway Transport Company's obligation to pay the remaining outstanding rent for carriages, amounting to VND 643,635,182 (*if this figure is accurate after verification*), in accordance with the nature of the asset lease contract.

- Review and redefine the obligation to bear the first-instance court fees in accordance with the law.

6.3 Vietnam Railway Transport Corporation, as a party with related rights and obligations, as presented by its authorized representative, submits the appeal as follows:

Firstly: According to Business Cooperation Contract No. 40, the repair of 51 carriages over a 10-year period was the responsibility of Y Minh Company. However, the Court did not consider the fact that Y Minh Company delayed the handover of 51 carriages by 19 months. When Vietnam Railway Transport Corporation received all 51 carriages, their registration had expired and they were unusable for operation. Thus, Y Minh Company violated Clause 5,

Article 4 of Contract No. 40, which stipulated that it was obligated to repair 51 carriages, but failed to do so, leading Vietnam Railway Transport Corporation to hire specialized units to carry out the repairs at a total cost of **VND 1,969,640,000**.

Secondly: According to Clause 2, Article 4 of Business Cooperation Contract No. 40, the period from February 2009 to February 2019 was 10 years of business cooperation. Vietnam Railway Transport Corporation and Railway Transport Company had sent numerous requests to Y Minh Company to hand over the carriages, but Y Minh Company only handed them over to Vietnam Railway Transport Corporation on September 29, 2020. The 19-month delay in handover was due to Y Minh Company's fault, directly impacting Vietnam Railway Transport Corporation's revenue and causing a loss of **VND 4,186,080,000**.

The first-instance court's finding that the delay in handover was due to Contract No. 40 currently under court proceedings and that both parties were at fault, resulting in the carriages being unusable, is unfounded.

Based on the above analysis, Vietnam Railway Transport Corporation requests the appellate court to resolve the following:

- To compel Y Minh Company to compensate for the full cost of repairing 51 carriages, amounting to **VND 1,969,640,000**.

- To compel Y Minh Company to compensate for damages caused by the 19-month delay in the delivery of carriages, resulting in reduced revenue for Vietnam Railway Transport Corporation and the State, amounting to **VND 4,186,080,000**.

7. The representative of the People's Procuracy of Hanoi City presented their views and proposed solutions to the case:

- Regarding procedural matters:

The judge and the trial panel have complied with the law in the process of resolving the case, from the case acceptance procedure, the opening of the trial, and the appellate trial. At the trial, the parties exercised their rights and obligations as stipulated by civil procedural law.

- Regarding the content:

There is a basis to determine that on December 16, 2008, Railway Freight Transport Company (*now Railway Transport Joint Stock Company - the defendant*) and Y Minh Company (the plaintiff) signed **Business Cooperation Contract No. 40/HD-CTH-YM** and 06 contract appendices regarding the investment and operation of 51 carriages with a 1,000 mm gauge.

According to Contract No. 40 and its Appendix, Y Minh Company (Party A) is the 100% investor purchasing 51 carriages, and Railway Transport Company (Party B) is the unit managing, operating, and exploiting these 51 carriages. The cooperation period is 12 years, starting from the date 51 carriages are licensed for operation on Vietnam's railways.

According to the agreement in Clause 6, Article 4 of Business Cooperation Contract No. 40 and its Appendix, the cooperation in freight transportation is defined as Y Minh Company

operating and transporting goods on railway lines in the North from Vinh northward, and the Railway Company transferring the freight transportation contract to Y Minh Company to sign a contract with Lam Thao Company. This agreement aims to define the responsibilities of the parties in efficiently operating the carriages and creating a stable revenue stream for the investor, and is binding on both parties.

In fact, after signing Contract No. 40, from 2009 onwards, Railway Transport Company transferred the contracts for transporting apatite ore to Lam Thao Company, contracts that Lam Thao Company had previously signed with the Railway Company.

Therefore, Document No. 3284/KHN-VTHH dated December 12, 2014 and Document No. 3725/VTHN-KD dated December 30, 2015 from Railway Transport Company proposing: "Lam Thao Company to sign a direct transport contract with Railway Transport Company, and simultaneously introduce and designate Song Cau Trading and Mineral Company Limited and Hoang Mai Trading and Transport Company Limited to participate in the transportation" proactively influenced the relationship for exploiting apatite resources between Y Minh Company and Lam Thao Company; The company intentionally failed to fulfill its commitments as stipulated in Clause 6, Article 4 of Contract No. 40. Therefore, the company, Y Minh, has the right to claim compensation from Railway Transport Company for the loss of revenue, which is well-founded.

Regarding other compensation claims, at the appellate hearing, the parties did not present any other documents or evidence, so there is no basis for acceptance.

Based on the above analysis, the Panel of Judges is requested to reject the appeals of the parties and uphold the first-instance judgment.

Regarding court fees: Since the appeal was not accepted, the appellants must bear the appellate court fees.

COURT'S FINDINGS:

Based on the documents and evidence in the case file, and based on the results of questioning and arguments at the hearing, the Panel of Judges concludes:

[1]. Regarding the appeal procedure

- Regarding litigation procedures:

On August 11, 2025, the People's Court of Region 3 - Hanoi received an appeal dated August 11, 2025, from the plaintiff, Y Minh Company; and an appeal dated August 11, 2025, from the party with related rights and obligations, Vietnam Railway Transport Corporation. On August 12, 2025, the People's Court of Region 3 - Hanoi further received an appeal dated August 12, 2025, from the defendant, Railway Transport Company, against the first-instance commercial judgment No. 09/2025/KDTM-ST dated July 22 and 29, 2025, of the People's Court of Region 3 - Hanoi.

All appeals were signed and submitted within the legally prescribed time limit by the company's legal representative. The appellant has paid the provisional appellate court fees.

Therefore, the appeal is valid and the People's Court of Hanoi City has the correct jurisdiction to resolve it.

- *Regarding the parties involved in the proceedings:*

The Court has duly served the procedural documents of the Court to the parties in the case. At today's hearing, the parties were present as summoned, so the Court proceeded to try the case according to the provisions of the Civil Procedure Code.

[2]. Regarding the content of the appeal:

Based on the documents and evidence in the case file and the statements of the parties, it is possible to determine:

[2.1]. On December 16, 2008, Railway Freight Transport Company (now Railway Transport Joint Stock Company - defendant) and Y Minh Trading and Freight Transport Company Limited (plaintiff) signed **Business Cooperation Contract No. 40/HD-CTH-YM** regarding the investment and operation of 51 carriages with a track gauge of 1,000 mm.

According to Contract No. 40 and its Appendix, the parties agree on the following basic terms for the cooperation in operating 51 carriages:

- Y Minh Company (Party A) is the investor providing 100% of the capital to purchase 51 carriages, and Vietnam Railway Transport Corporation (Party B) is the managing and operating unit. The agreement stipulates the freight rates for operating these 51 carriages, with a cooperation term of 12 years from the date 51 carriages are licensed for operation on Vietnam Railway. To protect Party A's interests, if business is interrupted due to objective reasons (force majeure), the extension of the project will be equal to the total duration of the interruption. After 10 years from the date 51 carriages are put into operation, Party A will transfer ownership of these 51 carriages to Vietnam Railway Transport Corporation without any conditions and will have priority in operating them in subsequent years.

- This batch of 51 carriages is the property of Party A; Party B (the railway company) manages, operates, and organizes the business of exploiting them effectively. Y Minh Company has the right to operate and exploit these 51 carriages and is the party responsible for paying the costs of hiring Vietnam Railway to carry out periodic repairs to the carriages.

During the 12-year business cooperation period, the freight rate that Party A must pay to Vietnam Railway Transport Corporation for transporting goods on these 51 carriages is as follows: *For the first 10 years, it will be 70% of the standard full wagon freight rate, including surcharges (if any), applied by Vietnam Railway Transport Corporation at the time of calculation; for the following 2 years, it will be 75% of the standard full wagon freight rate, including surcharges (if any), applied by Vietnam Railway Transport Corporation at the time of calculation. No widening fee will be charged.*

Y Minh Company was authorized to transport goods on the northern railway lines from Vinh northward. When Y Minh Company was unable to secure a source of goods, the railway company prioritized stopping these 51 carriages to transport Xuân Giao apatite to Lam Thao using dedicated trains and transfer the Xuan Giao to Lam Thao apatite transport contract

signed with the Lam Thao Fertilizers and Chemicals joint stock Company (hereinafter referred to as the Lam Thao Company) for the latter to continue the contract.

- From 2011 to 2014, Railway Freight Transport Company was transformed into a Limited Liability Company for Railway Freight Transport, and merged into Vietnam Railway Transport Corporation. Due to the restructuring and reorganization of the transport enterprises of Vietnam Railway Transport Corporation, the parties signed **Contract Addendum No. 02 dated June 18, 2014**, adjusting the subject of Business Cooperation Contract No. 40 from "Railway Freight Transport Company" to "Railway Passenger Transport Company".

- Due to the restructuring of Vietnam Railway Transport Corporation and the reorganization of transport enterprises, the Hanoi Railway Passenger Transport Company was transformed into Hanoi Railway Transport Company Limited, resulting in a change of the contract subject. Therefore, in May 2015, the parties signed **Appendix No. 03** of Contract No. 40 regarding the change of the legal entity of Party B to Hanoi Railway Transport Company Limited and agreed that Y Minh Company agreed to allow Hanoi Railway Transport Company Limited to lease 51 of its carriages for transporting railway goods and receive rental fees according to the agreement that *"Party B is responsible for paying the carriage rental fees to Party A as stipulated in Article 6 of the Contract"*.

- In March 2016, after completing the equitization process of Hanoi Railway Transport Company Limited into Hanoi Railway Transport Joint Stock Company, the parties continued to sign **Appendix No. 04** of Contract No. 40 to change the information of Party B to Hanoi Railway Transport Joint Stock Company.

- On May 31, 2016, in accordance with the Business Cooperation Contract for carriages, the parties signed **Appendix No. 05** of Contract No. 40, supplementing Article 2 of Appendix No. 03 with the following content: *"Y Minh Company (Party A) agrees to allow Hanoi Railway Transport Joint Stock Company (Party B) to use Party A's carriages to transport sulfur to China. Party B shall pay the rental fee and the usage fee of Party A's carriages on the Chinese railway as stipulated in Article 2."*

- Based on the need for operating carriages, on February 22, 2017, the parties continued to sign Appendix No. 06 of Contract No. 40 regarding the addition of Article 2 of Appendix No. 03 with the content: *"Y Minh Company (Party A) agrees to allow Hanoi Railway Transport Joint Stock Company (Party B) to use Party A's carriages to transport international intermodal goods to China. Party B shall pay the rental fee and the usage fee of Party A's carriages on the Chinese railway as stipulated in Article 2."*

The content of the Contract and its Appendices are in accordance with the provisions of Article 23 of the 2005 Investment Law and the 2005 Civil Code.

Therefore, the business cooperation contract signed by the parties is effective.

[2.2]. Considering the appeals of the plaintiff, Y Minh Company, and the defendant, Railway Transport Joint Stock Company:

The plaintiff argues that the first-instance court did not fully determine the contract performance period, did not correctly identify the defendant's faults, and did not fully calculate the damages to be compensated.

The defendant argues that there is no basis to determine that Railway Transport Company interfered, causing Lam Thao Fertilizers and Chemicals joint stock Company to not continue signing the transport contract with Y Minh Company; there is no basis to determine the damages and no basis to compel the defendant to compensate VND 14,418,611,922.

It is found that:

[2.2.1]. Firstly, regarding the basis for the plaintiff's claim for compensation:

- According to Clause 2, Article 4 of the Business Cooperation Contract, the business cooperation period is 12 years. The start time of the business cooperation is calculated when 51 carriages are put into use and operated on the Vietnamese railway.

The documentary evidence in the file shows that the agreed-upon start date for operating 51 carriages was February 2009. During the contract period, according to the documentary evidence, from October 2009 to July 2010, there were six months during which the operation of 51 carriages was not carried out. It is determined that the failure to operate the carriages during this period was the fault of both parties. According to the contract agreement regarding the cooperation period, this six-month period is added to the total duration of the business cooperation. Therefore, the first-instance court determined the 10-year business cooperation period for operating 51 carriages to be until the end of July 2019; and the 12-year business cooperation period to be until the end of July 2021.

According to the documentary evidence provided by the parties, Railway Transport Company operated 51 carriages under Contract Appendices 03, 04, 05, and 06 until the end of September 2019. From October 2019 to October 2020 (*the date of handover of 51 carriages to Vietnam Railway Transport Corporation*), the defendant did not operate them. However, according to documents provided by the defendant, in January 2019, the defendant stopped making payments under the Contract Appendices for the operation of 51 carriages with the plaintiff. The defendant's premature termination of the contract resulted in the plaintiff suffering losses in revenue that would have been earned. Therefore, the first-instance court's finding that the defendant violated the agreed-upon period for the business cooperation of 51 carriages is well-founded.

- *Regarding the agreement concerning the transportation contract between Y Minh Company and Lam Thao Company:*

In Supreme Court Review Decision No. 01/2023/KDTM-GDT dated January 11, 2023, the Hanoi High People's Court determined that: *The court must clarify whether the agreement for Y Minh Company to sign a transportation contract with Lam Thao Company constitutes a binding agreement on the responsibility of Railway Transport Company; whether Lam Thao Company's failure to continue the contract with Y Minh Company was due to the fault of Railway Transport Company; and whether the damages must be determined based on actual damages incurred.*

It is observed that, according to Clause 6, Article 4 of Business Cooperation Contract No. 40, which stipulates the responsibilities of Y Minh Company, the parties agreed: *"To operate freight transport on the northern railway lines from Vinh onwards. When Party A has not yet secured a source of goods, Party B shall prioritize using these 51 wagons to transport Xuân Giao apatite to Lam Thao using specialized trains. Party B shall transfer the contract for transporting Xuân Giao apatite to Lam Thao currently signed with Lam Thao Fertilizers and Chemicals joint stock Company to Party A to continue its implementation."* According to this agreement and the contract appendices, the freight transport cooperation activity is defined as Y Minh Company operating freight transport on the northern railway lines from Vinh onwards, and Railway Transport Company has transferred the freight transport contract to Y Minh Company to sign a contract with Lam Thao Company.

In reality, after signing Contract No. 40, starting in 2009, Railway Transport Company transferred the contract to the Yi Minh Company, which had previously signed contracts for the transportation of apatite ore with Lam Thao Company. Thus, the agreement stipulated that Yi Minh Company was authorized to transport apatite ore from Xuan Giao to Lam Thao, and this agreement also defined the purpose as a business cooperation to increase revenue for mutual benefit. Both parties were responsible for efficiently utilizing the wagons and finding sources of goods; this was a mandatory agreement stipulated in the contract. The signing of the apatite transportation contract with the Lam Thao Company generated stable revenue for the investor, specifically Y Minh Company, a stability evident from 2011 to the end of 2014.

According to the plaintiff, since 2014, Railway Transport Company issued Document No. 3284/KHN-VTHH dated December 12, 2014, and Document No. 3725/VTHN-KD dated December 30, 2015, to Lam Thao Company, requesting them to sign a direct contract with the Railway Company. This resulted in Lam Thao Company not continuing its transportation contract with Y Minh Company. This caused Y Minh's revenue to decrease significantly from 2015 to 2019. The plaintiff alleges that the defendant: *violated the business cooperation contract; illegally interfered in the business relationship between Y Minh and Lam Thao Company; and continued to operate and lease 51 carriages without making full payment to Y Minh.* Therefore, the plaintiff requests compensation for the lost revenue.

Considering that in Document No. 3284/KHN-VTHH dated December 12, 2014 and Document No. 3725/VTHN-KD dated December 30, 2015, Railway Transport Company proposed that *Lam Thao Company sign a direct transportation contract with Railway Transport Company, and simultaneously introduced and designated Song Cau Trading and Mineral Company Limited and Hoang Mai Trading and Transport Company Limited to participate in the transportation.* The content of these documents shows that Railway Transport Company proactively influenced the relationship regarding the exploitation of the apatite supply between Y Minh Company and Lam Thao Company; and intentionally failed to comply with the spirit of the agreement in Clause 6, Article 4 of Contract No. 40, which was to ensure that Y Minh Company could continue exploiting the transferred supply.

According to the Revenue Reconciliation Records for freight transportation using passenger wagons with 100% customer investment *from January 2016 to January 2019, provided by the plaintiff, the following was shown: Revenue from freight transportation from*

Xuan Giao A Station to Lam Thao Station using 51 H-C31 wagons with the designation YM, numbered from 51 to 101, showing the consignor's name as Song Cau Trading and Mineral Company Limited and Hoang Mai Trading and Transport Company Limited.

Therefore, the plaintiff's claim that Railway Transport Company interfered with the relationship in exploiting the apatite cargo between Y Minh Company and Lam Thao Company is well-founded. The above-mentioned actions of Railway Transport Company demonstrate a monopoly in railway transport management, an unfair interference causing damage to the investor. Therefore, it can be determined that the two documents, No. 3284/KHN-VTHH dated December 12, 2014, and No. 3725/VTHN-KD dated December 30, 2015, issued by the Railway Company, resulted in the loss of business opportunities and revenue that the plaintiff was actually exploiting. The first-instance court's determination that Lam Thao Company's failure to renew the freight transport contract with Y Minh Company was the fault of Railway Transport Company is well-founded. Therefore, the plaintiff has the right to request compensation from the defendant for the loss of revenue. Railway Transport Company's appeal claiming no fault is unfounded.

[2.2.2]. Secondly, *regarding the amount of compensation for damages claimed by the plaintiff:*

- Regarding the amount of compensation the plaintiff claims from the defendant for damages due to revenue loss during the 10 years of cooperation (from January 2015 to July 2019):

Considering: According to cooperation contract No. 40 and its appendices, Y Minh Company has two sources of revenue from operating 51 wagons: Firstly, revenue from signing a contract to transport Apatite with Lam Thao Company. Secondly, revenue from leasing 51 carriages to Railway Transport Company as per Appendices No. 03, 04, 05, and 06.

As analyzed above, from 2009 to the end of 2014, Y Minh Company continuously transported apatite ore from Xuan Giao to Lam Thao based on the goods delivered according to Clause 6, Article 4 of Business Cooperation Contract No. 40. Revenue from this activity remained stable for many consecutive years, reflecting Y Minh Company's actual exploitation capacity of the aforementioned goods. After Railway Transport Company issued documents No. 3284/KHN-VTHH dated December 12, 2014 and No. 3725/VTHN-KD dated December 30, 2015, requesting Lam Thao Company to sign a direct contract with Railway Transport Company and designate another unit to carry out the transportation, Y Minh Company was no longer allowed to continue exploiting this source of goods.

According to the analysis in the Supreme Court of Hanoi's review decision No. 01/2023/KDTM-GDT dated January 11, 2023, the loss of this revenue "must be determined on the basis of actual losses incurred, based on Lam Thao Company's needs regarding the volume of goods to be transported, the distribution ratio of goods to transport partners,"

However, the panel of judges found that the damage in this case was **the direct loss of future profits**. This type of damage cannot be determined precisely using conventional accounting methods, as it arises from the loss of the opportunity to continue business

operations in subsequent years. Requiring the plaintiff to provide precise proof for each shipping contract, each quantity of goods, and each revenue item for the entire period after the loss of the goods is beyond the plaintiff's ability to objectively prove, given the lack of cooperation from Lam Thao Company and the defendant in providing this information.

The fact that the trial court based its determination of average revenue as the basis for quantifying damages on the actual revenue achieved by Y Minh Company during the period from 2009 to 2014 – the period of stable apatite production – and the period from 2015 to 2019 – the period when apatite production and transportation were not permitted – is not a subjective speculation, but is built on actual business data that has been generated, verified through accounting documents and documents kept in the case file. While this is consistent with the principle of full and timely compensation for damages, it does not guarantee fairness between the infringing party and the injured party in civil and commercial relations.

According to the fundamental principles of civil law stipulated in Article 3 of the Civil Code 2015, dispute resolution must ensure the principles of good faith, honesty, fairness, and equality of rights and obligations between the parties. Therefore, given that the evidence in the case does not allow for the precise determination of the lost profit, the first-instance court's use of the average revenue during the stable exploitation period as a basis for estimating the damage is a reasonable, objective method, consistent with the nature of the case and ensuring a balance of the legitimate interests of the parties.

Specifically as follows:

Based on the documentary evidence presented by the plaintiff and acknowledged by the defendant, the revenue of Y Minh Company during the period from February 2009 to the end of 2014, after deducting 6 months of inactivity (leaving 65 months), averaged **VND 566,570,861,538/month** (VND 6,798,850,332/year).

The documentary evidence regarding the rental fees for the carriages provided by the defendant shows that the defendant continued to operate 51 carriages according to Contract Appendices No. 03 and 06 until the end of July 2019. Determine the average revenue from renting carriages for Y Minh Company during the period from January 2015 to July 2019 (55 months). The average revenue was **VND 304,414,280/ month** (VND 3,652,971,367/year).

Therefore, the revenue loss suffered by Y Minh Company due to the defendant's breach of contract (Railway Transport Company) from January 2015 to July 2019 (after the 10-year term) is: VND 6,798,850,332/year - VND 3,652,971,367/year = VND 3,145,878,965/year. On average, Y Minh Company suffered a loss of **VND 262,156,580/month**.

The total revenue loss suffered by Y Minh Company due to the defendant's breach of contract (Railway Transport Company) from January 2015 to July 2019 (the 10-year term expired) is: **VND 262,156,580 x 55 months = VND 14,418,611,922** (*Fourteen billion, four hundred eighteen million, six hundred eleven thousand, nine hundred twenty-two Vietnamese Dong*).

Therefore, the Panel of Judges has no basis to accept Y Minh Company's appeal requesting a reassessment of damages at a higher level; nor does it have any basis to accept the

defendant's appeal claiming that the entire method of determining damages by the first-instance court was unfounded.

- *Regarding the amount of 643,635,182 VND for operating 51 carriages from February 2019 to October 2019:* this is a debt that has been acknowledged by both parties, and the defendant has also admitted the obligation to pay. Therefore, the first-instance court's order for the defendant to pay this amount is well-founded and should be upheld.

- *Regarding the claim for compensation for damages during the remaining 14 months of the contract term (from August 1, 2019 to September 29, 2020) of VND 1,982,777,510:*

The business cooperation period for operating 51 carriages was 10 years, ending in July 2019; the business cooperation period for operating 51 carriages was 12 years, ending in July 2021. The parties confirmed that on September 29, 2020, Y Minh Company handed over 51 carriages to Vietnam Railway Transport Corporation. Vietnam Railway Transport Corporation is the owner of 51 carriages according to the agreement in Contract No. 40. All parties agreed to request the termination of the contract.

According to the evidence in the file provided by the defendant, the defendant continued to operate 51 carriages according to Contract Appendices 03, 04, 05, and 06 until the end of September 2019. From October 2019 to October 2020 (*the date of handover of 51 carriages to Vietnam Railway Transport Corporation*), the defendant did not operate the service because they required the plaintiff to hand over 51 carriages to Vietnam Railway Transport Corporation. The failure to operate 51 carriages was not the defendant's fault, therefore the defendant is not obligated to pay compensation. Furthermore, the failure to operate the service for the following two years after the 10-year business cooperation period also stemmed from ongoing disputes between the parties (*during this time, disputes were ongoing and being resolved in court*). Therefore, neither Vietnam Railway Transport Corporation nor Railway Transport Company were at fault for the failure to operate the service. Consequently, the first-instance court's rejection of this claim by the plaintiff is appropriate, and the appellate court rejects the plaintiff's appeal.

- *Regarding the plaintiff's request for the payment of the major repair costs of VND 3,384,260,000.*

Considering Article 4 of Contract No. 40, which stipulates that "*During the 10 years of business cooperation, Party A, at its own expense, shall hire Vietnam Railway to periodically repair the carriages (minor and minor repairs, including expenses incurred beyond the standard rate such as replacing axles, wheels, bearings, etc.) according to the schedule stipulated in Vietnam Railway' carriage repair procedure, so that these 51 carriages can operate normally and safely. Sign and execute contracts with railway carriage repair units to periodically repair the carriages, supervise and expedite the repair progress*". The case file does not show any agreement between the parties to modify or exempt this obligation for Y Minh Company. On the other hand, this significant repair cost arose due to the technical requirements and maintenance cycle of the railway car, and is a necessary expense to maintain the normal operation of the asset. Therefore, based on the aforementioned agreement, Y Minh

Company is responsible for bearing the repair costs. Consequently, there is no basis to accept the plaintiff's appeal.

- Regarding the plaintiff's request for interest on the investment in purchasing the carriages:

Considering that the agreement in Contract No. 40 shows that Y Minh Company invested 100% of the capital to purchase 51 carriages, there was no agreement obligating the defendant to reimburse the plaintiff for the capital costs or interest on the investment. Therefore, Y Minh Company is responsible for the capital raised and the interest on this investment, so there is no basis to accept the plaintiff's request.

Thus, regarding the compensation claims that the first-instance court did not accept, neither the plaintiff nor the defendant presented any new documents or evidence that would alter the substance of the case. The first-instance court fully considered all the documents and evidence in the file, objectively assessed the degree of fault of each party, and only accepted the portion of the damages as justified. Therefore, the appeals of Y Minh Company and Railway Transport Corporation are unfounded and cannot be accepted.

[2.3]. Considering the appeal of Vietnam Railway Transport Corporation:

Vietnam Railway Transport Corporation requests Y Minh Company to compensate for the repair costs of 51 carriages in the amount of VND 1,969,640,000 and compensation for damages due to the delayed handover of 51 carriages in the amount of VND 4,186,080,000.

It is found that:

- According to Clause 5, Article 4 of Contract No. 40, Y Minh Company is responsible for the periodic repair of 51 carriages during the 10-year business cooperation period. In 2019, Y Minh Company carried out major repairs on all of the aforementioned carriages and was granted a certificate of compliance with the national technical standard QCVN 15:2011/BGTVT by the Vietnam Registering Authority. The certificate expired on October 8, 2019. Therefore, there is grounds to believe that Y Minh Company performed periodic repairs and registered 51 carriages as per Clause 5, Article 4 of Contract No. 40.

In the handover minutes of the carriages dated September 29, 2020, Vietnam Railway Transport Corporation agreed to accept back all 51 carriages and did not require Y Minh Company to carry out any repairs. Furthermore, the documents presented by Vietnam Railway Transport Corporation show that the repair costs requested by Vietnam Railway Transport Corporation arose after the 10-year cooperation period ended and after disputes had arisen between the parties.

Although Vietnam Railway Transport Corporation claims that repair costs were incurred for 51 carriages after taking back the assets, Vietnam Railway Transport Corporation has failed to present documentation proving that these repairs were part of the periodic maintenance obligations due during the 10-year business cooperation period, which Y Minh Company was responsible for but failed to carry out. The case file also lacks documentation showing that prior to the handover on September 29, 2020, Vietnam Railway Transport Corporation

requested Y Minh Company to carry out specific repairs or notify them of any breach of maintenance obligations under Contract No. 40.

At the time of handover on September 29, 2020, Vietnam Railway Transport Corporation received all 51 carriages but did not establish a record acknowledging that Y Minh Company still had unfinished repair obligations, did not reserve the right to claim payment for repair costs, and could not prove that the subsequent repair costs were obligations incurred during the 10-year cooperation period. Therefore, there is no basis to determine that the amount of VND 1,969,640,000 is an obligation that Y Minh Company must repay to Vietnam Railway Transport Corporation.

- Regarding the claim for compensation for damages due to the delayed handover of 51 carriages, amounting to VND 4,186,080,000: The case file shows that since 2019, the parties have had disputes directly related to the implementation of Contract No. 40; The prolonged handover of assets stemmed from the dispute resolution process and the parties' inability to agree on a method for handling 51 carriages after their operational lifespan expired. Vietnam Railway Transport Corporation failed to prove actual damages incurred, as well as a direct causal relationship between the delayed handover and the lost revenue for which the Corporation is seeking compensation. Therefore, there is no basis to accept Vietnam Railway Transport Corporation's appeal requesting compensation from Y Minh Company.

Based on the above analysis, the Panel of Judges decided not to accept the appeals of the parties involved and upheld the first-instance judgment.

The recommendation of the Hanoi People's Procuracy is well-founded and is therefore accepted by the Panel of Judges.

Regarding court fees: Since the appeal was not accepted, the appellant must bear the appellate court fees.

For the above reasons,

IT IS DECIDED:

- Based on Clause 1, Article 30; Clause 1, Article 35; Point a, Clause 1, Article 39; Article 91; Article 97; Article 147; Point b, Clause 2, Article 227; Clause 2, Article 244; Article 271; Article 273; Article 278; Article 280; Article 298; Clause 1, Article 308 of the Civil Procedure Code 2015.

- Based on Articles 302 and 303 of the Commercial Law 2005;

- Based on Article 23 of the Investment Law 2005;

- Based on Resolution No. 01/2019/NQ-HDTP dated January 11, 2019, of the Supreme People's Court guiding the application of some provisions of the law on interest, interest rates, and penalties for violations;

- Based on Articles 26 and 29 of Resolution No. 326/2016/UBTVQH14 dated December 30, 2016, regulating the collection, exemption, reduction, management, and use of court fees and charges.

***The appeals of Y Minh Transport and Trade Company Limited, Vietnam Railway Transport Joint Stock Company, and Vietnam Railway Transport Corporation are rejected.
The ruling is:***

1. The decision of the first-instance commercial judgment No. 09/2025/KDTM-ST dated July 22 and 29, 2025, of the People's Court of Region 3, Hanoi City, is upheld.

2. Regarding appeal fees:

Y Minh Transport and Trade Company Limited must pay **VND 2,000,000** (*Two million Vietnamese Dong*) in appeal fees for commercial business cases, as evidenced by receipt number 0003911 dated August 11, 2025, from Hanoi City Civil Enforcement Agency.

Railway Transport Joint Stock Company must pay **VND 2,000,000** (*Two million Vietnamese Dong*) in appeal fees for commercial business cases, as evidenced by receipt number 0004855 dated August 20, 2025, from Hanoi City Civil Enforcement Agency.

Vietnam Railway Transport Corporation must pay **VND 2,000,000** (*Two million Vietnamese Dong*) in appeal fees for commercial business cases, as evidenced by receipt number 0004165 dated August 13, 2025, from Hanoi City Civil Enforcement Agency.

In cases where the judgment is enforced according to the provisions of Article 2 of the Law on Enforcement of Civil Judgments, the person enforcing the judgment and the person obligated to comply with the judgment have the right to agree on the enforcement, the right to request enforcement, voluntarily comply with the judgment, or be compelled to comply with the judgment, as stipulated in Articles 6, 7, and 9 of the Law on Enforcement of Civil Judgments; the statute of limitations for enforcement is implemented according to the provisions of Article 30 of the Law on Enforcement of Civil Judgments.

3. The appellate judgment takes effect from the date of pronouncement./.

Recipients:

- People's Procuracy of Hanoi City;
- People's Court of Region 3;
- Region Civil Enforcement Division;
- The Parties;
- Archive: File.

**ON BEHALF OF THE APPELLATE JURY
JUDGE**

(Signed and sealed)

Bui Duc Bang

Tôi, Đinh Thị Hòe, CCCD số: 040192044082 Cục Cảnh sát Quản lý Hành chính về Trật tự Xã hội cấp ngày 09/12/2022; cam đoan đã dịch chính xác nội dung của giấy tờ/văn bản này từ tiếng Việt sang tiếng Anh.

I, Dinh Thi Hoe, Citizen ID Card No. 040192044082 issued on 09/12/2022 by Police Department for Administrative Management of Social Order, commit that I exactly translated the content of this document from Vietnamese to English.

Ngày 10 tháng 09 năm 2026

September 10, 2026

Người dịch ký và ghi rõ họ tên

Signature and full name of the translator

Đinh Thị Hòe

Dinh Thi Hoe

Ngày 10 tháng 09 năm 2026 (Bằng chữ: Ngày mười, tháng chín, năm hai nghìn không trăm hai mươi sáu)

September 10, 2026 (On the tenth of September, two thousand and twenty-six)

Tại Văn phòng Công chứng Nguyễn Việt Cường, địa chỉ số 184 Dương Bá Trạc, Phường Chánh Hưng, Thành phố Hồ Chí Minh.

At Nguyen Viet Cuong Notary Office, address at No. 184 Duong Ba Trac, Chanh Hung ward, Ho Chi Minh city.

Tôi, *Ngô Thúy Liên* là Công chứng viên, Văn phòng Công chứng Nguyễn Việt Cường, thành phố Hồ Chí Minh.

I am, Ngô Thúy Liên

a Notary Public, Nguyen Viet Cuong Notary Office, Ho Chi Minh city.

CHỨNG THỰC/ HEREBY CERTIFY THAT

- Bà Đinh Thị Hòe là người đã ký vào từng trang bản dịch này. Người thực hiện chứng thực đã đối chiếu chữ ký của người dịch trên bản dịch và nhận thấy phù hợp với chữ ký mẫu của cộng tác viên dịch thuật đã đăng ký tại Văn phòng Công chứng Nguyễn Việt Cường, thành phố Hồ Chí Minh.

- *Ms. Dinh Thi Hoe signed each page of this translation. The notary public has compared the translator's signature on the translation and found it to be consistent with the sample signature of the translator registered at Nguyen Viet Cuong Notary Office, Ho Chi Minh City.*

Văn bản chứng thực này được lập thành 24 bản gốc (mỗi bản gốc gồm 24 tờ, 24 trang), lưu 01 (một) bản gốc tại Văn phòng Công chứng Nguyễn Việt Cường, thành phố Hồ Chí Minh.

This certified document is made into 24 original (each original includes 24 sheets, 24 pages), 01 (one) original is kept at Nguyen Viet Cuong Notary Office, Ho Chi Minh city.

Số chứng thực:
Certification No.:

00286
00286

Quyển số: 02/2026 - SCT/CKND
Book No.: 02/2026 - SCT/CKND

Người thực hiện chứng thực
Ký, ghi rõ họ, tên và đóng dấu
Certified by

Signature, full name and seal



Ngô Thúy Liên

**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: ... 2471 ...
	Ngày: 24.6.2026
Chuyển:	1C.H.D.T.
Số và ký hiệu HS:	- Thành phần hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có:

NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
TÒA ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Thẩm phán- Chủ tọa phiên tòa: Ông Bùi Đức Bằng

Các Thẩm phán:

Ông Trần Anh Tuấn

Ông Tống Quốc Thanh

- Thư ký phiên toà: 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 toà:

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 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/VTHKH-N-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 dùng

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; có 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 huỳnh 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 chuyên luông. 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.

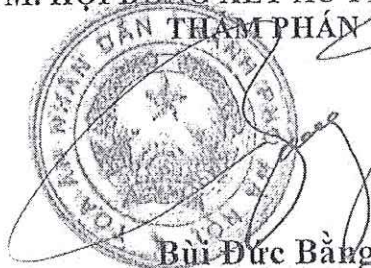
Trường hợp bản án được thi hành theo quy định tại Điều 2 của Luật Thi hành án dân sự thì người thi hành án dân sự, người phải thi hành án dân sự có quyền thỏa thuận thi hành án, quyền yêu cầu thi hành án, tự nguyện thi hành án hoặc bị cưỡng chế thi hành án theo quy định tại các Điều 6, 7 và 9 của Luật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

**RAILWAY TRANSPORT JOINT STOCK
COMPANY**

SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM
Independence - Freedom - Happiness

No.: 2822/VTDS-KHDT
Re: Extraordinary information disclosure

Hanoi, September 8, 2026

**TRANSLATION
BẢN DỊCH**

EXTRAORDINARY INFORMATION DISCLOSURE

To:

- State Securities Commission;
- Hanoi Stock Exchange.

1. Name of organization: Railway Transport Joint Stock Company.

Stock code: TRV.

Contact address: No. 130 Le Duan Street, Van Mieu - Quoc Tu Giam Ward, Hanoi City, Vietnam.

Telephone: (04-24) 3942 1117

Fax: (84-24) 3822 4736

Email: cophanvantaaiduongsat.vn

2. Content of disclosed information

On June 24, 2026, Railway Transport Joint Stock Company received Judgment No. 109/2026/KDTM_PT dated June 5, 2026, regarding dispute over business cooperation contract.

This information was disclosed on the website of Railway Transport Joint Stock Company on August 4, 2026.

We hereby commit that the information disclosed above is truthful and accept full legal responsibility for the content of the disclosed information.

Attachment

*Judgment No. 109/2026/KDTM-PT dated
June 5, 2026*

Representative of the organization

**Authorized person for information disclosure
MEMBER OF THE BOARD OF DIRECTORS**

(Signed and sealed)

Nguyen Huu Thanh



Tôi, Đinh Thị Hòe, CCCD số: 040192044082 Cục Cảnh sát Quản lý Hành chính về Trật tự Xã hội cấp ngày 09/12/2022; cam đoan đã dịch chính xác nội dung của giấy tờ/văn bản này từ tiếng Việt sang tiếng Anh.

I, Dinh Thi Hoe, Citizen ID Card No. 040192044082 issued on 09/12/2022 by Police Department for Administrative Management of Social Order, commit that I exactly translated the content of this document from Vietnamese to English.

Ngày 10 tháng 09 năm 2026

September 10, 2026

Người dịch ký và ghi rõ họ tên

Signature and full name of the translator

Đinh Thị Hòe

Dinh Thi Hoe

Ngày 10 tháng 09 năm 2026 (Bằng chữ: Ngày mười, tháng chín, năm hai nghìn không trăm hai mươi sáu)

September 10, 2026 (On the tenth of September, two thousand and twenty-six)

Tại Văn phòng Công chứng Nguyễn Việt Cường, địa chỉ tại số 184 Dương Bá Trạc, Phường Chánh Hưng, Thành phố Hồ Chí Minh.

At Nguyen Viet Cuong Notary Office, address at No. 184 Duong Ba Trac, Chanh Hung ward, Ho Chi Minh city.

Tôi, **Ngô Thúy Liễu** là Công chứng viên, Văn phòng Công chứng Nguyễn Việt Cường, thành phố Hồ Chí Minh.

I am, Ngô Thúy Liễu a Notary Public, Nguyen Viet Cuong Notary Office, Ho Chi Minh city.

I am, Ngô Thúy Liễu

a Notary Public, Nguyen Viet Cuong Notary Office, Ho Chi Minh city.

CHỨNG THỰC/ HEREBY CERTIFY THAT

- Bà Đinh Thị Hòe là người đã ký vào từng trang bản dịch này. Người thực hiện chứng thực đã đối chiếu chữ ký của người dịch trên bản dịch và nhận thấy phù hợp với chữ ký mẫu của cộng tác viên dịch thuật đã đăng ký tại Văn phòng Công chứng Nguyễn Việt Cường, thành phố Hồ Chí Minh.

- Ms. Dinh Thi Hoe signed each page of this translation. The notary public has compared the translator's signature on the translation and found it to be consistent with the sample signature of the translator registered at Nguyen Viet Cuong Notary Office, Ho Chi Minh City.

Văn bản chứng thực này được lập thành 02 bản gốc (mỗi bản gốc gồm 02 tờ, 02 trang), lưu 01 (một) bản gốc tại Văn phòng Công chứng Nguyễn Việt Cường, thành phố Hồ Chí Minh.

This certified document is made into 02 original (each original includes 02 sheets, 02 pages), 01 (one) original is kept at Nguyen Viet Cuong Notary Office, Ho Chi Minh city.

Số chứng thực:

Certification No.:

002287
002287

Quyển số: 02/2026 - SCT/CKND

Book No.: 02/2026 - SCT/CKND

Người thực hiện chứng thực
Ký, ghi rõ họ, tên và đóng dấu

Certified by

Signature, full name and seal



Ngô Thúy Liễu

**CÔNG TY CỔ PHẦN
VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT**

Số: 222/VTĐS-KHĐT
V/v công bố thông tin bất thường

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

Hà Nội, ngày 08 tháng 9 năm 2026

CÔNG BỐ THÔNG TIN BẤT THƯỜNG

Kính gửi:

- Ủy ban chứng khoán nhà nước;
- Sở giao dịch chứng khoán Hà Nội.

1. Tên tổ chức: Công ty cổ phần Vận tải đường sắt.

Mã chứng khoán: TRV.

Địa chỉ liên hệ: Số 130 đường Lê Duẩn, Phường Văn Miếu-Quốc Tử Giám,
Thành phố Hà Nội, Việt Nam.

Số điện thoại: (04-24) 3942 1117

Fax: (84-24) 3822 4736

Email: cophanvantaaiduongsat.vn

2. Nội dung thông tin công bố

Ngày 24 tháng 6 năm 2026, Công ty Cổ phần vận tải Đường sắt đã nhận được Bản án số 109/2026/KDTM_PT ngày 05/6/2026 về việc: Tranh chấp hợp đồng hợp tác kinh doanh.

Thông tin này đã được công bố trên trang thông tin điện tử của Công ty cổ phần Vận tải đường sắt vào ngày 04/8/2026.

Chúng tôi xin cam kết các thông tin công bố trên đây là đúng sự thật và hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật về nội dung các thông tin đã công bố.

Tài liệu kèm theo

Bản án số 109/2026/KDTM_PT

ngày 05/6/2026

Đại diện tổ chức

Người được ủy quyền công bố thông tin

THÀNH VIÊN HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ



Nguyễn Hữu Thành