

Bản án số 05/2020/KDTM-PT

Ngày 10 - 03 - 2020

V/v “*Tranh chấp bồi thường thiệt hại
ngoài hợp đồng*”

**NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
TÒA ÁN NHÂN DÂN CẤP CAO TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

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

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Bà Huỳnh Thanh Duyên

Các Thẩm phán:

Ông Nguyễn Hữu Trí

Ông Phan Đức Phương

- Thư ký phiên tòa: Bà Mai Thị Thu Trang - Thư ký Tòa án nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh tham gia phiên tòa: Bà Nguyễn Thị Ngát - Kiểm sát viên.

Ngày 10 tháng 03 năm 2020 tại trụ sở Tòa án nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh xét xử phúc thẩm công khai vụ án thụ lý số: 15/2019/TLPT-KDTM ngày 12 tháng 4 năm 2019 về việc “*Tranh chấp bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng*”

Do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 1910/2018/KDTM-ST ngày 28 tháng 12 năm 2018 của Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh bị kháng cáo, kháng nghị;

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 76/2020/QĐ - PT ngày 17 tháng 01 năm 2020 giữa các đương sự:

Nguyên đơn: Công ty C.

Mã số doanh nghiệp: 0302035520 cấp ngày 17/7/2003, đăng ký thay đổi lần thứ 30 ngày 06/5/2015.

Địa chỉ: 648 N, Phường 11, Quận 5, TP.HCM.

Người đại diện theo pháp luật: Bà Đặng Thị Lan P. Chức vụ: Tổng Giám đốc.

Người đại diện theo ủy quyền:

1. Ông Trương Đình Q, CMND số 022238583, do Công an TP.HCM cấp ngày 12/12/2012. Chức vụ: Phó Tổng Giám đốc. (Có mặt)

Địa chỉ: 648 N, Phường 11, Quận 5, TP.HCM.

2. Ông Trần Anh M, CMND số 021567737, do Công an TP.HCM cấp ngày 24/5/2010. Chức vụ: Phó Tổng Giám đốc. (Theo GUQ ngày 25/7/2017 và GUQ số 357/UQ.18 ngày 14/9/2018) (Có mặt tại phiên tòa buổi chiều)

Địa chỉ: 648 N, Phường 11, Quận 5, TP.HCM

- *Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của Nguyên đơn:*

1. Ông Nguyễn Hải V - Luật sư Đoàn Luật sư tỉnh Bà Rịa- Vũng Tàu, Thẻ Luật sư số 240/LS; GCNHNLS số 4188/TP/LS-CCHN ngày 26/09/2007, do Liên Đoàn Luật sư Việt Nam cấp ngày 01/08/2010, đang hoạt động tại Công ty Luật Hợp danh Đông Á, trụ sở 37 Trần Quý Kh, phường Tân Đ, Quận 1, TP.HCM. GĐKHĐ số 41.03.0694/TP/ĐKHĐ do Sở Tư pháp TP.HCM cấp. (Có mặt)

2. Ông Nguyễn Văn Đ - Luật sư Công ty Luật TNHH MTV Kinh L - thuộc Đoàn Luật sư TP.HCM. Thẻ Luật sư số 464/LS; GCNHNLS số 6354/TP/LS/CCHN ngày 12/03/2010, do Liên Đoàn Luật sư Việt Nam cấp ngày 13/05/2013. (Có mặt)

Bị đơn: Công ty TNHH G.

Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp lần đầu ngày 14/02/2014 và thay đổi lần thứ 6 ngày 23/05/2018, đổi tên Công ty TNHH GR thành tên Công ty TNHH G,

Mã số doanh nghiệp: 0312650437.

Địa chỉ: 268 T, Phường 15, Quận 10, Thành phố Hồ Chí Minh.

Người đại diện theo pháp luật:

1. Ông LIM YEN H.

Hộ chiếu số: S7935490B do Bộ Nội vụ Singapore cấp ngày 10/3/2014.

Chức danh: Giám đốc. Quốc tịch: Singapore.

Chỗ ở hiện nay: 184 L, Phường 15, Quận 11, Thành phố Hồ Chí Minh

2. Bà Nguyễn Thái Hải V. Chức danh: Giám đốc điều hành (Có mặt)

Địa chỉ: Căn hộ B10 chung cư H, đường D1, Phường T, Quận 7, Thành phố Hồ Chí Minh.

Người đại diện theo ủy quyền:

1. Bà Nguyễn Thị Hồng Đ. (Có mặt)

Chức vụ: Trưởng phòng pháp chế

Địa chỉ: Tòa nhà M, số 1060 Đại lộ Nguyễn Văn L, phường T, Quận 7, Thành phố Hồ Chí Minh.

2. Bà Nguyễn Thị Vĩnh H. (Có mặt)

Căn cước công dân số 035176001737, do Cục Cảnh sát đăng ký, quản lý cư trú và dữ liệu quốc gia về dân cư cấp ngày 24/8/2017.

Chức vụ: Phó Tổng giám đốc, Công ty TNHH Grant Th (Việt Nam)

Địa chỉ: Tầng 18, Tháp Q, 106 Hoàng Quốc V, phường N, quận C, Thành phố Hà Nội.

3. Ông Ngô Tựu Đ. (Có mặt)

CMND số 024251635, do Công an TP.HCM cấp ngày 24/6/2004.

Chức vụ: Luật sư, Công ty Luật TNHH YKVN.

Địa chỉ: Phòng 1102, Tòa nhà M, 235 đường Đ, Quận 1, TP.HCM.

4. Ông Nguyễn Minh Tr. (Có mặt)

CMND số 201660606, do Công an thành phố Đà Nẵng cấp ngày 09/02/2010.

Chức vụ: Trợ lý Luật sư, Công ty Luật TNHH YKVN.

Địa chỉ: Phòng 1102, Tòa nhà M, 235 Đồng K, Quận 1, TP.HCM. (Theo GUQ ngày 11/8/2017 và GUQ ngày 09/10/2018)

5. Bà Lê Thị Bích H. (Có mặt)

- CMND số 024330554 do Công an TP.HCM cấp ngày 29/4/2005.

Chức vụ: Trưởng phòng phụ trách thuế, Công ty TNHH G.

Địa chỉ: 268 Tô Hiến Thành, Phường 15, Quận 10, TP.HCM.

6. Ông Nguyễn Văn Ph. (Có mặt)

CMND số 031364043 do Công an thành phố Hải Phòng cấp ngày 26/3/2007.

Chức vụ: Trưởng phòng, Bộ phận Tư vấn, Công ty TNHH Grant Thornton (Việt Nam).

Địa chỉ: Lầu 24, Tòa nhà P, 561A Đ, quận Bình Thạnh, TP.HCM. (Theo GUQ bổ sung, ký ngày 21/11/2018).

Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của Bị đơn: Ông Lưu Tiến D - Luật sư Công ty Luật TNHH YKVN - thuộc Đoàn Luật sư Thành phố Hà Nội. Thẻ Luật sư số 36/LS; GCCHNLS số 2085//TP/LS/CCHN ngày 20/04/2008, do Liên Đoàn Luật sư Việt Nam cấp ngày 01/08/2010. (Có mặt)

Người giám định: Công ty Cổ phần Thẩm định- Giám định Cửu L.

Địa chỉ: 190 Xuân Thủy, phường An B, quận Ninh K, thành phố Cần Thơ.

Người đại diện theo pháp luật: Ông Trần Văn H-Tổng giám đốc. (Vắng mặt).

Người kháng cáo: Công ty C và Công ty TNHH G

Viện kiểm sát kháng nghị: Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

1/. Nguyên đơn trình bày:

Theo Đơn khởi kiện ngày 03/5/2017, Đơn thay đổi, bổ sung yêu cầu khởi kiện ngày 07/8/2017, Đơn thay đổi, bổ sung yêu cầu khởi kiện ngày 15/11/2017, Văn bản trình bày ý kiến ngày 16/1/2018, Văn bản trình bày ý kiến ngày 17/10/2018, các bản tự khai của Công ty C (sau đây gọi tắt là “C”) thể hiện:

Lợi dụng việc Bộ Giao thông Vận tải (sau đây viết tắt Bộ GTVT) ban hành Quyết định số 24/QĐ-BGTVT ngày 07/1/2016 về “Kế hoạch thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng” (gọi tắt là “Đề án 24”), Công ty TNHH G (gọi tắt là “G”) đã thực hiện nhiều hành vi vi phạm pháp luật trong lĩnh vực kinh doanh vận tải taxi, gây náo loạn thị trường vận tải hành khách bằng taxi, cố tình thực hiện trái “Đề án 24”. Cụ thể:

Từ khi “G” hoạt động tại thị trường Việt Nam, nhất là khi thực hiện “Đề án 24” của Bộ GTVT, “G” thực hiện nhiều thủ đoạn kinh doanh trái pháp luật. Mặc dù “G” tự nhận là doanh nghiệp cung ứng phần mềm cho hợp tác xã (sau đây viết tắt “HTX”) kinh doanh vận tải, nhưng về bản chất “G” đã, đang thực hiện hành vi kinh doanh vận tải taxi. Điều này là trái nội dung công việc được quy định tại mục 1, phần V “Đề án 24”. Chính hành vi của “G” thực hiện trái “Đề án 24”, khi tự đứng ra kinh doanh vận tải taxi- một công việc mà “G” không được phép làm - là căn cứ để “C” kiện “G” ra Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh (sau đây viết tắt TAND TP.HCM), chứ không phải vì ngăn cản “G” đưa ứng dụng công nghệ 4.0 vào Việt Nam như “G” trình bày. Từ chỗ là đơn vị cung ứng phần mềm gọi xe, “G” chuyển sang kinh doanh vận tải taxi, tức là thực hiện trái “Đề án 24”. Chính việc “G” cố tình kinh doanh taxi trái pháp luật dẫn đến gây thiệt hại cho các doanh nghiệp kinh doanh vận tải taxi, trong đó có “C”. Hành vi kinh doanh taxi trái pháp luật của “G” đã gây thiệt hại trực tiếp cho “C” nên “C” kiện “G” ra TAND TP.HCM để bồi thường thiệt hại là hoàn toàn có căn cứ, đúng quy định pháp luật.

- Các hành vi vi phạm “Đề án 24”: Thực tế, “G” đã trực tiếp điều hành xe, chỉ định tài xế đón khách; Quyết định giá cước, điều chỉnh tăng giảm giá cước hàng ngày; Trực tiếp thu tiền khách hàng thông qua thẻ tín dụng, sau đó phân phối lại cho lái xe; Trực tiếp tổ chức thực hiện hàng loạt chương trình khuyến mãi về giá cước vận chuyển, trong đó có cả những chuyến xe 0 đồng cho khách hàng sử dụng các loại hình của “G” như GCar, GTaxi, G Share; Trực tiếp nhận hồ sơ đăng ký tham gia chương trình chạy “G” của lái xe; Thương điểm cho tài xế chạy nhiều chuyến nhằm chiêu mộ, thu hút lái xe; Quản lý lái xe, xử phạt các tài xế có hành vi vi phạm Quy chế do “G” đặt ra; Kết nối với một số Ngân hàng để giúp lái xe vay tới hơn 90% giá trị xe; Quyết định mức chiết khấu, tăng giảm chiết khấu cho lái

xe; Bắt buộc lái xe nộp tiền vào tài khoản do “G” mở mới được sử dụng ứng dụng; Mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự tự nguyện cho lái xe và khách hàng. Các hành vi nêu trên của “G” là thực hiện trọn vẹn một quy trình kinh doanh vận tải của doanh nghiệp kinh doanh vận tải taxi, không phải là hoạt động của doanh nghiệp cung cấp phần mềm ứng dụng gọi xe. Nội dung công việc của “G” được nêu trong “Đề án 24”, không có câu chữ nào cho phép “G” được “quyết định giá cước”, “tăng giảm giá cước”, “điều động lái xe”, “thu cước phí hành khách”, “thưởng phạt tài xế”...như “G” đã thực hiện trong thời gian qua.

Trong văn bản ngày 26/3/2018, gửi Tòa án nhân dân các cấp, chính “G” thừa nhận: “G” có thực hiện việc “điều động xe”, “xác định giá cước”, “thu cước phí”, “thưởng phạt tài xế”... Mặc dù “G” cho rằng các nội dung này là thực hiện theo “Đề án 24”, nhưng thực tế “Đề án 24” không có bất cứ quy định nào cho phép “G” làm việc này.

Điều này hoàn toàn phù hợp với tài liệu có trong hồ sơ vụ án. Trong quá trình TAND TP.HCM giải quyết vụ án, đã thu thập các chứng cứ quan trọng, thể hiện: Toàn bộ hoạt động kinh doanh taxi do “G” thực hiện và quyết định; các HTX vận tải không tham gia bất cứ hoạt động nào. Đây chính là những vấn đề mà “G” luôn che đậy và cố tình lập lờ để qua mặt các cơ quan chức năng. Các HTX vận tải chỉ “cấp” phù hiệu xe hợp đồng cho tài xế để họ đủ điều kiện “xe hợp đồng” theo quy định, còn việc định giá cước, điều động xe, thưởng phạt tài xế do “G” tự quyết định, các HTX vận tải không tham gia; việc giải quyết khiếu nại, tranh chấp giữa lái xe và khách hàng do “G” thực hiện, các HTX vận tải không có trách nhiệm và không liên quan; HTX không chịu trách nhiệm về hoạt động kinh doanh của lái xe với “G”; HTX không liên quan gì đến việc nộp thuế vận tải của lái xe; việc mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự cho lái xe là do “G” và lái xe thỏa thuận, HTX không biết, không liên quan.

Theo các Hợp đồng hợp tác kinh doanh do “G” ký với các HTX đều nêu rõ: “G” được toàn quyền áp dụng và lựa chọn phương pháp tính giá cước (điều 4.1.13); Được toàn quyền quyết định, xây dựng các hình thức, cơ chế và điều khoản áp dụng để quản lý, theo dõi và xử lý các khoản thanh toán trước của người dùng cuối cùng (điều 4.1.14); Quyết định tất cả hình thức quảng cáo và tiếp thị (điều 4.1.15); Bên cung cấp xe phải tuân thủ và chấp nhận tất cả các hình thức thanh toán do “G” đặt ra trong bất kỳ điều kiện và điều khoản nào. Tại Phụ lục 2 kèm theo Hợp đồng, thể hiện “G” được toàn quyền quyết định các điều khoản, điều kiện chương trình ưu đãi (mục 1.2); “G” là đơn vị duy nhất xuất hóa đơn cho dịch vụ vận tải hành khách (mục 3)...

Từ những nội dung nêu trên cho thấy: “G” tự nhận là “Công ty công nghệ không cung cấp dịch vụ vận tải” và không phải là “Nhà cung cấp dịch vụ vận tải” là một sự ngụy biện, đánh tráo khái niệm để né tránh các điều kiện kinh doanh vận tải taxi theo luật định; né tránh ngành nghề kinh doanh có điều kiện theo Luật Đầu tư 2014, cố tình lách luật, trốn thuế.

Đặc biệt, một trong những sai phạm lớn nhất của “G” chính là cố tình thu thập thông tin, chia sẻ dữ liệu cá nhân của khách hàng cho bên thứ ba, bao gồm các tổ chức, cá nhân bên ngoài lãnh thổ Việt Nam. Đây là một vi phạm có nguy cơ dẫn đến mất an ninh quốc gia, an toàn cho người dân Việt Nam.

Ngoài những vi phạm nêu trên, “G” còn có các hành vi vi phạm khác như: Theo “Đề án 24”, chỉ những HTX vận tải có giấy phép kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng được cấp tại các tỉnh, thành phố thực hiện thí điểm mới được tham gia thí điểm (Hà Nội, TP.HCM, Đà Nẵng, Khánh Hòa, Quảng Ninh). Tuy nhiên, trong danh sách các HTX vận tải tham gia “Đề án 24” với “G”, có cả những HTX vận tải thuộc các địa bàn tận Phú Quốc (tỉnh Kiên Giang) và tỉnh Bình Dương. Đây là 2 địa phương không nằm trong danh sách thí điểm “Đề án 24”. Ngoài việc lôi kéo các HTX ngoài phạm vi thực hiện “Đề án 24”, “G” còn thu nạp các xe dưới 9 chỗ đăng ký ở các tỉnh về Thành phố Hồ Chí Minh (sau đây gọi tắt TP.HCM) chạy “G”, làm cho số lượng xe dưới 9 chỗ tham gia “Đề án 24” tăng đột biến, cơ quan có thẩm quyền không thể kiểm soát, khống chế số lượng xe ngoài tỉnh tham gia chạy “G”, dẫn đến việc phá vỡ toàn bộ quy hoạch giao thông.

Theo quy hoạch của TP.HCM, đến năm 2020 toàn TP.HCM có 14.464 xe taxi nhưng riêng số lượng xe dưới 9 chỗ tại TP.HCM chạy “G” tính đến tháng 3/2018 đã là 34.880 xe, gần gấp 3 lần số lượng quy hoạch đến năm 2020. Chính số lượng xe tăng lên quá nhanh, là một trong những nguyên nhân chính gây ùn tắc giao thông ngày càng nghiêm trọng trên địa bàn TP.HCM.

Việc bùng nổ xe chạy “G” dẫn đến việc bùng nổ các HTX vận tải “trên giấy”. Trong 2 năm thực hiện “Đề án 24”, hàng trăm HTX vận tải được dựng lên để hợp thức hóa yêu cầu của “G”. Hiện nay, ở TP.HCM có HTX có số “xã viên” tham gia lên đến 3.000-4.000 xe nhưng họ không quản lý phương tiện, xã viên, mà chỉ cung cấp “dịch vụ” giấy tờ. Các xã viên sau khi nộp một khoản lệ phí hằng năm (từ 500.000 đồng đến 2.000.000 đồng) thì được cấp phù hiệu “xe hợp đồng” để gia nhập “G”. Các HTX vận tải không quản lý nhân thân, hành trình phục vụ khách hàng, nghĩa vụ thuế, bảo hiểm của lái xe. Các “xã viên” là lái xe cũng không có quan hệ gì với HTX, không có bất cứ nghĩa vụ, trách nhiệm, quyền lợi gì với HTX.

- Vi phạm về “kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng” và “Hợp đồng điện tử”: Theo “Đề án 24”, “G” và các HTX, lái xe thuộc trường hợp “kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng”. Trên thực tế, “G” cố tình đánh tráo khái niệm về “hợp đồng vận tải điện tử”. Thực chất, giao dịch của “G” không phải là một giao dịch hợp đồng điện tử đầy đủ bởi không đáp ứng các điều kiện cần thiết của một hợp đồng theo quy định Bộ luật Dân sự, Luật Giao dịch điện tử và các văn bản pháp luật có liên quan. Mặt khác, khái niệm mà “G” đưa ra “hợp đồng vận tải điện tử” cũng không tuân thủ pháp luật chuyên ngành về giao thông vận tải nên không được xác định là “hợp đồng vận tải điện tử”.

- “G” vi phạm điều 7 Nghị định 86, điều 44, 45 Thông tư 63 về “kinh doanh vận tải theo hợp đồng”: Cụ thể:

- Không đáp ứng các quy định của điều 44 Thông tư 63:
 - + Không có tên và số điện thoại của đơn vị kinh doanh vận tải ở phần đầu mặt ngoài hai bên thân xe hoặc hai bên cánh cửa xe;
 - + Nhiều xe không Niêm yết ở vị trí lái xe để nhận biết khi điều khiển phương tiện khẩu hiệu: “Tính mạng con người là trên hết” theo mẫu quy định tại Phụ lục 10 Thông tư này;
 - + Nhiều xe không có phù hiệu “XE HỢP ĐỒNG” theo mẫu quy định tại Phụ lục 21 của Thông tư này;
- Trái quy định tại điều 45 Thông tư 63 và điều 7 Nghị định 86:
 - + Không có bản chính hoặc bản sao hợp đồng, danh sách hành khách đi xe theo quy định;
 - + Sử dụng Gshare cho nhiều người trong cùng một chuyến xe. Vi phạm quy định về việc “Đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và lái xe chỉ được đón, trả khách tại các địa điểm đã ghi trong hợp đồng và thu cước vận tải theo giá trị hợp đồng đã ký kết; không được bán vé, thu tiền, xác nhận đặt chỗ cho từng hành khách đi xe dưới mọi hình thức”.
 - + Không đáp ứng được điều kiện về Hợp đồng vận chuyển hành khách. Bởi một hợp đồng vận chuyển hành khách phải có các nội dung cơ bản sau: Thời gian thực hiện hợp đồng; địa chỉ nơi đi, nơi đến; Hành trình chạy xe chiều đi và chiều về (trong đó ghi rõ điểm khởi hành, lộ trình, các điểm đón, trả khách trên cả hai chiều, điểm kết thúc hành trình); số lượng hành khách; Giá trị hợp đồng; Các quyền lợi của hành khách và các dịch vụ phục vụ hành khách trên hành trình.
- “G” có dấu hiệu vi phạm pháp luật về thuế: Theo số liệu của Tổng Cục Thuế, trong kỳ kinh doanh 2014-2016, số thuế “G” nộp cho Nhà nước là 9,5 tỷ đồng, bằng 1/130 số thuế “C” nộp trong cùng thời gian (1.200 tỷ đồng). Vì vậy, tại Công văn số 15467/BTC-TCT ngày 15/11/2017, Bộ Tài chính nhận định: “G” có dấu hiệu rủi ro thuế cao, buộc đưa vào diện kiểm soát thuế trọng điểm. Tại Văn bản số 7121/BTC-TCT ngày 15/6/2018, trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội Phạm Văn Hòa, lần thứ 2 Bộ Tài chính cho biết, trong năm 2018 Bộ này tiếp tục chỉ đạo cơ quan thuế đưa “G” vào diện giám sát trọng điểm, áp dụng các biện pháp như quản lý đăng ký thuế, quản lý kiểm tra khai thuế... đối với “G”. Đồng thời, Bộ Tài chính cũng cho biết cơ quan thuế đang phối hợp với Ngân hàng nhà nước và các cơ quan có thẩm quyền để rà soát việc sử dụng nguồn tài trợ vốn từ nguồn vay nợ của công ty mẹ ở nước ngoài để đảm bảo thực hiện đúng quy định pháp luật, ngăn chặn, xử lý kịp thời tình trạng trốn thuế, gian lận thương mại.

Không chỉ có dấu hiệu vi phạm về thuế, “G” còn bất bình đẳng trong việc áp dụng thuế suất VAT, thuế thu nhập doanh nghiệp (TNDN); không phải đóng các khoản BHXH, BHYT, BHTN mà các doanh nghiệp taxi phải thực hiện cho người lao động. Hiện nay, các doanh nghiệp kinh doanh taxi, trong đó có “C” phải đóng thuế VAT 10%, thuế TNDN 20%, BHXH, BHYT, BHTN là 32% trên thu nhập được hưởng của lái xe; ngược lại, “G” được áp dụng thuế VAT 3%, thuế doanh thu

kinh doanh phần mềm 2%, tổng cộng 5%, cho thấy sự bất bình đẳng trong việc áp dụng mức thuế suất, đồng thời “G” không bị ràng buộc bởi BHXH, BHYT, BHTN đối với lái xe.

- Vi phạm về hoạt động khuyến mại: Theo Văn bản số 9379/SCT-QLXTTM ngày 04/10/2017 của Sở Công thương TP.HCM trả lời TAND TP.HCM về cung cấp các chương trình khuyến mãi của Công ty TNHH “G”. Theo văn bản này, từ đầu năm 2016 đến tháng 10/2017, Sở Công thương TP.HCM đã tiếp nhận 24 hồ sơ thông báo khuyến mại, 03 hồ sơ đăng ký khuyến mại, tổng cộng là 27 chương trình. Trên thực tế, “G” thực hiện rất nhiều chương trình khuyến mại, gửi trực tiếp vào email của cá nhân là khách hàng đi xe taxi của “G”. Cụ thể, theo Bộ Vi bằng số 5148/2017/VB-TPL lập ngày 16/11/2017 của Thừa Phát lại Bình Tân đã ghi nhận: có 40 chương trình khuyến mại của “GTaxi” được gửi đến khách hàng từ ngày 17/11/2016-15/12/2016 không nằm trong 27 chương trình đăng ký với Sở Công thương TP.HCM. Hành vi khuyến mại của “G” đã vi phạm Luật Thương mại.

Với hàng loạt sai phạm của “G” khi thực hiện “Đề án 24”, nếu không có sự điều chỉnh kịp thời về chính sách về thuế, an sinh xã hội một cách bình đẳng như doanh nghiệp kinh doanh taxi, không kiểm soát số lượng xe tham gia chạy “G” thì trong tương lai gần, TP.HCM và các địa phương được đem ra thí điểm sẽ phải gánh chịu hậu quả về nạn ùn tắc giao thông đến mức không có lối thoát, gây phức tạp về an ninh trật tự. Đặc biệt, nếu không có sự ngăn chặn kịp thời việc “G” chuyển giao dữ liệu cá nhân của hành khách cho bên thứ ba, trong đó bao gồm cả bên nước ngoài thì mối nguy về an ninh quốc gia không còn là nguy cơ mà trở nên hiện hữu hơn bao giờ hết. Hàng triệu người dùng Việt Nam sẽ đứng trước nguy cơ mất an ninh, an toàn về tính mạng, tài sản khi mà các nguy cơ về mối đe dọa an ninh phi truyền thống đang ngày càng trở nên phức tạp.

Qua vụ kiện này, “C” mong muốn TAND TP.HCM, Tòa án nhân dân các cấp, Chính phủ và các bộ, ngành cần có hành động ngay lập tức để ngăn chặn mối nguy về an ninh này, đảm bảo an ninh quốc gia, an toàn tính mạng, tài sản cho người dân Việt Nam.

- Về căn cứ yêu cầu bồi thường thiệt hại, thể hiện như sau: Theo các tài liệu kiểm toán thể hiện: So với năm 2015, lợi nhuận năm 2016, Quý I và II/2017 của “C” bị mất là 75.979.532.035 đồng.

Theo văn bản của Sở Giao thông Vận tải TP.HCM, tính đến tháng 6/2017, “G” đăng ký 12.913 xe, chiếm 54,25% tổng số xe 23.820 xe. Tổng số thiệt hại do “G” gây ra cho “C” trong năm 2016, Quý I và II/2017 là 75.979.532.035 đồng x 54,25% = 41.218.896.128 (*Bốn mươi một tỷ, hai trăm mười tám triệu, tám trăm chín mươi sáu ngàn, một trăm hai mươi tám*) đồng.

Theo Kết quả giám định về thiệt hại của Công ty Cổ phần Thẩm định - Giám định L (sau đây gọi tắt là Công ty giám định L) gửi TAND TP.HCM (Theo Quyết định trưng cầu giám định số 2819/QĐ-TCGD ngày 30/5/2018 của TAND TP.HCM), thiệt hại của “C” từ ngày 01/01/2016 đến hết tháng 6/2017, tổng cộng

là 158.649.308.397 (Một trăm năm mươi tám tỷ, sáu trăm bốn mươi chín triệu, ba trăm linh tám nghìn, ba trăm chín mươi bảy) đồng, bao gồm các thiệt hại sau:

- + Chi phí phát sinh do xe nằm bãi, không kinh doanh: 8.951.930.845 (Tám tỷ, chín trăm năm mươi một triệu, chín trăm ba mươi nghìn, tám trăm bốn mươi lăm) đồng.

- + Giảm giá trị vốn hóa thị trường của doanh nghiệp: 149.697.377.552 (Một trăm bốn mươi chín tỷ, sáu trăm chín mươi bảy triệu, ba trăm bảy mươi bảy nghìn, năm trăm năm mươi hai) đồng.

Trong đó, phần “G” gây thiệt hại cho “C” là 54,2% trên tổng số thiệt hại (tính % tỷ trọng xe: 12.913 xe/23.820 xe) là: 158.649.308.397 đồng x 54,2% = 85.987.925.151 (Tám mươi lăm tỷ, chín trăm tám mươi bảy triệu, chín trăm hai mươi lăm nghìn, một trăm mười lăm) đồng.

Trên thực tế, số thiệt hại mà “G” gây ra cho “C” là rất lớn. Tuy nhiên, “C” căn cứ vào kết quả kiểm toán để khởi kiện yêu cầu “G” bồi thường số tiền 41.218.896.128 (Bốn mươi một tỷ, hai trăm mười tám triệu, tám trăm chín mươi sáu nghìn, một trăm hai mươi tám) đồng là hoàn toàn phù hợp.

Lẽ ra, “C” tiếp tục bổ sung yêu cầu khởi kiện đòi bồi thường thiệt hại sau khi có kết quả giám định của Công ty giám định L, tuy nhiên do vụ án đã kéo dài, “C” mong muốn vụ án sớm được đưa ra xét xử, phân định đúng sai nên xin giữ nguyên yêu cầu khởi kiện ban đầu.

Do “G” - thực chất là một doanh nghiệp kinh doanh vận tải taxi - lợi dụng “Đề án 24” của Bộ GTVT để thực hiện hành vi trái pháp luật, gây thiệt hại nghiêm trọng cho “C” nên “C” khởi kiện “G” ra TAND TP.HCM yêu cầu:

- Buộc “G” bồi thường thiệt hại cho “C” số tiền bị thiệt hại trong năm 2016, Quý I và II/2017 là: **41.218.896.128 đồng** (Bốn mươi một tỷ, hai trăm mười tám triệu, tám trăm chín mươi sáu nghìn, một trăm hai mươi tám đồng).

- Việc bồi thường thiệt hại được thực hiện một lần ngay khi bản án/quyết định của Tòa án nhân dân có hiệu lực pháp luật.

Từ những nội dung trình bày ở trên cho thấy, yêu cầu khởi kiện “Đòi bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng” của “C”, buộc “G” bồi thường số tiền 41.218.896.128 đồng (Bốn mươi một tỷ, hai trăm mười tám triệu, tám trăm chín mươi sáu nghìn, một trăm hai mươi tám đồng) là hoàn toàn có cơ sở, vì:

- + Có hành vi trái pháp luật của “G”. Hành vi trái pháp luật ở đây là “G” kinh doanh taxi trái phép;

- + Có thiệt hại thực tế của “C”;

- + Có mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật của “G” với thiệt hại thực tế của “C”.

Yêu cầu của nguyên đơn: Với tất cả căn cứ pháp luật mà “C” đã trình bày ở trên, “C” yêu cầu Tòa án trên tinh thần thượng tôn pháp luật, công bằng, khách quan, xem xét chấp nhận toàn bộ yêu cầu, nội dung khởi kiện của nguyên đơn.

2/. Bị đơn trình bày:

Bị đơn phản đối toàn bộ các yêu cầu khởi kiện của Nguyên đơn. Các vấn đề tranh chấp mà Nguyên đơn nêu trong Đơn khởi kiện thuộc thẩm quyền xem xét và giải quyết bởi các cơ quan có thẩm quyền khác chứ không phải của TAND TP.HCM. Do đó, vụ án này phải được đình chỉ theo quy định tại điểm g khoản 1 Điều 217 Bộ luật Tố tụng dân sự.

Việc TAND TP.HCM thụ lý vụ án này là vi phạm pháp luật tố tụng.

Vụ án này không thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án.

2.1. Đối với yêu cầu khởi kiện về “kinh doanh vận tải” của Bị đơn.

Theo Đơn khởi kiện, Nguyên đơn cho rằng thiệt hại xảy ra là do Bị đơn kinh doanh vận tải, kinh doanh dịch vụ taxi không có giấy phép. Để quyết định có chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Nguyên đơn thì Tòa án phải xem xét và quyết định hoạt động kinh doanh của “G” ở Việt Nam là kinh doanh gì và có được phép không mà việc này thì lại không thuộc thẩm quyền của Tòa án, bởi các lý do sau:

“G” kinh doanh tại Việt Nam trên cơ sở ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng, được cấp phép theo Quyết định số 24/QĐ-BGTVT ngày 07 tháng 01 năm 2016 của Bộ Giao thông Vận tải, ban hành Kế hoạch thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng.

Như vậy, hoạt động kinh doanh tại Việt Nam của “G” thuộc thẩm quyền xem xét và giải quyết của Bộ GTVT và trên thực tế đã được giải quyết bởi Bộ GTVT tại Quyết định 24 và Kế hoạch thí điểm.

Do đó, nếu Nguyên đơn không đồng ý với việc giải quyết của Bộ GTVT tại Quyết định 24 và Kế hoạch thí điểm và cho rằng Quyết định 24 và Kế hoạch thí điểm là trái pháp luật, xâm phạm trực tiếp đến quyền, lợi ích hợp pháp của mình, thì căn cứ khoản 1 Điều 7 của Luật Khiếu nại và Điều 30, khoản 1 Điều 32 Luật Tố tụng hành chính, Nguyên đơn phải khiếu nại Quyết định đó lên Bộ trưởng Bộ GTVT hoặc khởi kiện vụ kiện hành chính theo quy định của Luật Tố tụng hành chính.

2.2. Đối với yêu cầu xét về “hoạt động quảng cáo và cạnh tranh không lành mạnh” của Bị đơn.

Theo Đơn khởi kiện, Nguyên đơn cho rằng thiệt hại xảy ra là do:

“GTaxi” thực hiện các chương trình khuyến mại tùy tiện, trái pháp luật (không đăng ký, không được phép của cơ quan quản lý); và

“GTaxi” có hành vi cạnh tranh không lành mạnh, cụ thể là khuyến mại nhằm cạnh tranh không lành mạnh vì: (a) “GTaxi” liên tục thực hiện các chương

trình khuyến mại mà không thông báo cho cơ quan có thẩm quyền; và (b) gây rối hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp taxi khác qua hành động kêu gọi các lái xe tham gia sử dụng phương thức kinh doanh của họ mà không cần ký kết với các doanh nghiệp taxi khác.

Để quyết định có chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Nguyên đơn thì Tòa án phải xem xét và quyết định có đúng là “GTaxi” có các hành vi vi phạm nêu trên hay không mà việc này thì lại không thuộc thẩm quyền của Tòa án, bởi các lý do sau đây.

2.2.1. Đối với hành vi vi phạm thực hiện chương trình khuyến mại tùy tiện, trái pháp luật.

Khuyến mại là một hoạt động xúc tiến thương mại theo quy định tại khoản 10 Điều 3 Luật Thương mại. Hành vi không thông báo hoặc không đăng ký với cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền theo quy định trước khi thực hiện khuyến mại là hành vi vi phạm hành chính trong hoạt động thương mại được quy định tại điểm c khoản 3 Điều 48 Nghị định số 185/2013/NĐ-CP ngày 15 tháng 11 năm 2013 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong hoạt động thương mại, sản xuất, buôn bán hàng giả, hàng cấm và bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng.

Khoản 1 Điều 1 Quyết định số 907/QĐ-BCT của Bộ Công Thương ngày 06 tháng 02 năm 2013 (“Quyết định 907”) quy định về chức năng quyền hạn của Cục Quản lý thị trường quy định: Cục Quản lý thị trường là tổ chức thuộc Bộ Công Thương có chức năng quản lý Nhà nước và tổ chức thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, kiểm soát thị trường, đấu tranh chống các vi phạm pháp luật trong hoạt động thương mại. Điều 100 và Điều 102 của Nghị định 185 cũng quy định rõ Cục Quản lý thị trường có thẩm quyền thanh tra, kiểm tra, lập biên bản vi phạm hành chính, xử phạt hành chính đối với hành vi vi phạm hành chính trong hoạt động thương mại, kể cả hành vi không thông báo hoặc không đăng ký với cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền theo quy định trước khi thực hiện khuyến mại.

Như vậy, nếu “GTaxi” có hành vi vi phạm pháp luật trong việc thực hiện chương trình khuyến mại tùy tiện, trái pháp luật thì cơ quan có thẩm quyền xem xét và giải quyết phải là Cục Quản lý thị trường của Bộ Công Thương. Chỉ khi Cục Quản lý thị trường đã có kết luận là có hành vi vi phạm thì khi đó Tòa án mới có thẩm quyền giải quyết yêu cầu bồi thường thiệt hại.

2.2.2. Đối với hành vi cạnh tranh không lành mạnh.

Khoản 2 Điều 56 Luật Cạnh tranh quy định: *“Việc giải quyết vụ việc cạnh tranh liên quan đến hành vi cạnh tranh không lành mạnh thực hiện theo quy định của Luật này và pháp luật về xử lý vi phạm hành chính.”*

Điều 49 Luật Cạnh tranh quy định:

“2. Cơ quan quản lý cạnh tranh có nhiệm vụ, quyền hạn sau đây: [...] c) Điều tra các vụ việc cạnh tranh liên quan đến hành vi hạn chế cạnh tranh và hành vi cạnh tranh không lành mạnh; d) Xử lý, xử phạt hành vi cạnh tranh không lành mạnh.”

Khoản 1 Điều 58 Luật Cạnh tranh quy định: “*Tổ chức, cá nhân cho rằng quyền và lợi ích hợp pháp của mình bị xâm hại do hành vi vi phạm quy định của Luật này (sau đây gọi chung là bên khiếu nại) có quyền khiếu nại đến cơ quan quản lý cạnh tranh.*”

Như vậy, pháp luật quy định rõ vụ việc liên quan đến hành vi cạnh tranh không lành mạnh thuộc thẩm quyền của cơ quan quản lý cạnh tranh chứ không phải của Tòa án.

Vì vậy, Bị đơn đề nghị Tòa án đình chỉ giải quyết vụ án theo quy định tại điểm g khoản 1 Điều 217 Bộ luật Tố tụng dân sự. Trong trường hợp Tòa án quyết định không đình chỉ vụ án, Bị đơn đề nghị Tòa án đưa Công ty TNHH Uber Việt Nam và Công ty International Holding B.V (“Uber”) tham gia vụ án với tư cách người có quyền lợi và nghĩa vụ liên quan, bởi lẽ họ cũng đang hoạt động kinh doanh tại Việt Nam tương tự như Bị đơn.

Ngoài ra, về yêu cầu của Nguyên đơn cho rằng mức thiệt hại của Nguyên đơn trong năm 2016 và hai (2) Quý năm 2017 (Quý 1 và 2) do “GTaxi” gây ra là 41.218.896.128 đồng. Bị đơn cho rằng yêu cầu này không có căn cứ. Cụ thể, Nguyên đơn dựa vào Công văn số 16735 để xác định số đầu xe mà các cơ sở kinh doanh vận tải đã đăng ký hoạt động trên phần mềm ứng dụng của “GTaxi” tính đến hết tháng 6 năm 2017 là 12.913 xe để từ đó tính tỷ trọng xe ô tô tham gia hoạt động của “GTaxi” là 54,25% từ trước đến nay là vô lý. Bởi lẽ, số đầu xe đã đăng ký hoạt động tại thời điểm tháng 6 năm 2017 không có nghĩa cũng là số đầu xe đã đăng ký hoạt động tại từng thời điểm cụ thể trong năm 2016 và trong các tháng nửa đầu năm 2017.

Vì vậy, Bị đơn đề nghị Tòa án đình chỉ giải quyết vụ án. Trường hợp Tòa án không đình chỉ thì đề nghị Tòa án bác toàn bộ yêu cầu khởi kiện của Nguyên đơn.

Tại Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 1910/2018/KDTM-ST ngày 28 tháng 12 năm 2018 của Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh đã quyết định như sau:

Căn cứ vào Điều 4; Điều 5; Khoản 5 Điều 30; điểm c Khoản 1 Điều 37; điểm a Khoản 3 Điều 38; điểm a Khoản 1 Điều 39; Điều 471; Điều 93; Khoản 5 Điều 94; Khoản 6 Điều 95; Điều 161; Khoản 1 Điều 162; Khoản 4 Điều 264; Điều 144, 147, 266 Bộ luật Tố tụng dân sự;

Căn cứ vào các Điều 584; 585 Bộ luật Dân sự;

Căn cứ vào Điều 306 Luật Thương mại năm 2005;

Căn cứ vào Khoản 2, Điều 26 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về án phí, lệ phí Tòa án,

Tuyên xử:

1. Có đủ căn cứ để xác định, từ ngày 14/02/2014 đến nay Công ty TNHH G đã thực hiện việc kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (taxi) nhưng không chấp hành

các quy định của pháp luật về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

2. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện đòi bồi thường thiệt hại của Công ty C đối với Công ty TNHH G.

- Buộc Công ty TNHH G phải bồi thường thiệt hại cho Công ty C với số tiền 4.851.946.518 (*Bốn tỷ, tám trăm năm mươi một triệu, chín trăm bốn mươi sáu nghìn, năm trăm mười tám*) đồng, ngay sau khi bản án có hiệu lực pháp luật, thi hành tại Cơ quan Thi hành án dân sự có thẩm quyền.

- Không chấp nhận yêu cầu của Công ty C đòi Công ty TNHH G bồi thường thiệt hại số tiền 36.366.949.610 (*Ba mươi sáu tỷ, ba trăm sáu mươi sáu triệu, chín trăm bốn mươi chín nghìn, sáu trăm mười*) đồng.

3. Kiến nghị Bộ Giao thông Vận tải và các cơ quan nhà nước có thẩm quyền:

a. Quản lý hoạt động kinh doanh vận tải của Công ty TNHH G theo quy định của pháp luật.

b. Sửa đổi nội dung “Đề án 24” cho phù hợp với thực tế (nếu tiếp tục thực hiện Đề án này).

4. Kiến nghị Bộ Tài chính và các cơ quan nhà nước có thẩm quyền: Có giải pháp quản lý về giá cước vận chuyển, về thuế đối với Công ty TNHH G theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp kinh doanh vận tải.

5. Kiến nghị cơ quan Bảo hiểm xã hội Việt Nam và các cơ quan nhà nước có thẩm quyền: Xem xét trách nhiệm của Công ty TNHH G trong việc thực hiện các nghĩa vụ về bảo hiểm xã hội, bảo hiểm thất nghiệp, bảo hiểm y tế cho người lao động tham gia làm việc cho “G” theo đúng quy định.

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

Sau khi xét xử sơ thẩm, Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh kháng nghị và Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh có kháng nghị bổ sung theo hướng bác toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

Nguyên đơn Công ty C (gọi tắt là nguyên đơn) kháng cáo yêu cầu chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện, buộc bị đơn bồi thường toàn bộ thiệt hại với số tiền 41.218.896.128 đồng.

Bị đơn Công ty trách nhiệm hữu hạn G (gọi tắt là bị đơn) kháng cáo toàn bộ bản án sơ thẩm, không đồng ý bồi thường theo yêu cầu của nguyên đơn.

Tại phiên tòa Viện kiểm sát vẫn giữ nguyên kháng nghị, nguyên đơn, bị đơn vẫn giữ nguyên kháng cáo.

Đại diện Viện kiểm sát tham gia phiên tòa phát biểu:

Về tố tụng: Chủ tọa phiên tòa và các thành viên hội đồng xét xử đã tuân thủ đúng quy định pháp luật của luật tố tụng dân sự.

Về nội dung: Đề nghị sửa bản án sơ thẩm, bác yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn, chấp nhận yêu cầu kháng cáo của bị đơn, chấp nhận kháng nghị phúc thẩm của Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh và kháng nghị bổ sung của Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh bác toàn bộ yêu cầu đòi bồi thường thiệt hại của nguyên đơn đối với bị đơn. Bởi:

Toà án cấp sơ thẩm cho rằng thiệt hại phát sinh xe nằm bãi không kinh doanh được là do lỗi của bị đơn. Thế nhưng, xe nằm bãi còn nhiều lý do khác như: Xe cũ chờ sửa chữa, bảo trì hay thay thế; tài xế xin nghỉ có nhiều lý do...

Mặt khác nguyên đơn không chứng minh được thiệt hại giảm sút về lợi nhuận chỉ duy nhất do hành vi trái pháp luật của bị đơn gây ra vì lợi nhuận doanh nghiệp do nhiều yếu tố khách quan, chủ quan tác động, trong đó có nhiều yếu tố rất quan trọng như hoạt động quản trị, điều hành, chất lượng dịch vụ... của doanh nghiệp đó.

Doanh thu của C sụt giảm (nếu có) có phần là do người tiêu dùng đã lựa chọn G vì sự ưu thế của nó so với C.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

Sau khi nghiên cứu các chứng cứ, tài liệu có trong hồ sơ vụ án được thẩm tra tại phiên tòa; lời trình bày của các đương sự, căn cứ kết quả tranh luận tại phiên tòa; ý kiến của Đại diện Viện kiểm sát. Hội đồng xét xử nhận định:

[1] Về tố tụng:

Về việc xác định mối quan hệ pháp luật và thẩm quyền loại việc: Toà án cấp sơ thẩm căn cứ vào nội dung đơn khởi kiện của nguyên đơn yêu cầu bị đơn bồi thường thiệt hại trong lĩnh vực kinh doanh, giữa nguyên bị đơn không có ký kết hợp đồng. Nên xác định tranh chấp giữa các đương sự là tranh chấp bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng. Giữa nguyên đơn và bị đơn tranh chấp phát sinh từ hoạt động kinh doanh, có mục đích lợi nhuận. Do đó, Toà án cấp sơ thẩm xác định là vụ án tranh chấp về kinh doanh thương mại theo khoản 5, Điều 30 Bộ luật tố tụng dân sự (tranh chấp khác về kinh doanh thương mại).

Về thẩm quyền lãnh thổ: Toà sơ thẩm xác định thuộc thẩm quyền giải quyết của Toà kinh tế - Toà án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh theo điểm a khoản 1 Điều 37; điểm a khoản 3 Điều 38; điểm a khoản 1 Điều 39 Bộ luật tố tụng dân sự là có căn cứ.

Nhận định trên đồng nghĩa với việc không chấp nhận kháng cáo của bị đơn về việc không đồng ý thẩm quyền giải quyết của Toà án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh.

[2] Về nội dung:

[2.1] Theo “Đề án 24” năm 2016 mà Bộ Giao thông vận tải (Viết tắt là Bộ GTVT) cho phép bị đơn thực hiện thử nghiệm “Kế hoạch thí điểm triển khai ứng

dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng”. Tức là bị đơn chỉ được thực hiện việc cung cấp ứng dụng để kết nối các hợp tác xã vận tải với khách hàng. Theo đó, bị đơn ứng dụng sàn giao dịch thương mại điện tử có phạm vi hoạt động trên toàn quốc và được hoạt động hợp pháp theo quy định của Nghị định 52/2013/NĐ-CP của Chính phủ về thương mại điện tử. Bị đơn cho rằng dịch vụ GTaxi không can thiệp vào giá cước, cũng như cách vận hành, quản lý xe và tài xế của các đơn vị Taxi. Giá cước GTaxi hiển thị trên ứng dụng G chỉ để khách hàng tham khảo, được ước tính dựa trên giá cước theo kilomet của các đơn vị Taxi và quãng đường dự kiến. Khách hàng sẽ trả đúng số tiền hiển thị trên đồng hồ tính cước của taxi sau khi kết thúc chuyến đi.

Điều này có nghĩa bị đơn chỉ phải tuân thủ các quy định về hoạt động kinh doanh thương mại và thương mại điện tử. Tuy nhiên, trên thực tế bị đơn đã thực hiện kinh doanh vận tải bằng xe taxi. Bởi lẽ, bị đơn đang trực tiếp thực hiện những hoạt động của một doanh nghiệp kinh doanh vận tải như: lưu trữ, quản lý thông tin hồ sơ của tài xế lái xe; tiếp nhận nhu cầu của khách hàng, thực hiện cung cấp thông tin hai chiều cho lái xe và khách hàng; điều động xe, quyết định hành trình của xe; quyết định giá cước khi kết thúc hành trình; trực tiếp nhận tiền từ khách hàng; triển khai các chương trình khuyến mãi, chăm sóc khách hàng và giải quyết các phản hồi từ khách hàng; thậm chí tài xế không làm vừa lòng khách hàng thì có thể bị công ty (bị đơn) khấu trừ vào phần thu nhập... Qua đó, chứng minh rằng bị đơn đã sử dụng phần mềm mà khiến cho các đối tác sử dụng phần mềm của mình phải phụ thuộc vào sự quản lý của mình. Cụ thể bị đơn đã tự ý quyết định giá cước của một cuộc xe và ăn chia lợi nhuận theo một tỉ lệ nhất định với tài xế; tiếp nhận phản hồi khách hàng để quyết định thưởng/phạt với các lái xe. Những cách thức trên đều thể hiện đó là hoạt động của một đơn vị kinh doanh vận tải, nhưng lại chịu sự quản lý theo khung pháp luật đối với hoạt động thương mại điện tử.

Như đã nhận định, cách thức kinh doanh của bị đơn không phải là cung cấp dịch vụ kết nối giữa hành khách và lái xe như “Đề án 24”, mà khẳng định đây là kinh doanh vận tải Taxi, mà đã kinh doanh vận tải Taxi thì phải chịu sự điều chỉnh của pháp luật về kinh doanh vận tải Taxi, cụ thể là phải tuân thủ đúng quy định tại Nghị định 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 7/11/2014 của Bộ GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ. Tuy nhiên thực tế bị đơn đã không thực hiện đúng các quy định nêu trên như:

Phải có giấy phép kinh doanh vận tải bằng ô tô do cơ quan có thẩm quyền cấp (Điều 7, Điều 20 Nghị định 86); Phải thực hiện các quy định của pháp luật về lao động; đóng bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế theo quy định pháp luật về lao động...

Xét thấy, trong bối cảnh cách mạng công nghiệp 4.0, bị đơn đã mang đến một hình thức kinh tế mới - kinh tế chia sẻ, tận dụng xe nhàn rỗi, giúp người lao

động có thêm thu nhập và người sử dụng dịch vụ có thêm sự lựa chọn, lợi ích mà bị đơn từng mang lại cho người tiêu dùng và thị trường vận tải là không phủ nhận. Song hình thức này đã biến tướng, “núp bóng” mô hình kinh tế chia sẻ, điều này đã và đang gây ra nhiều hệ lụy cả về mặt kinh tế và xã hội nói chung và các doanh nghiệp Taxi truyền thống nói riêng. Bởi vì, bị đơn không phải chịu đóng thuế như các doanh nghiệp vận tải, không chịu điều kiện kinh doanh như taxi, không phải gắn “logo”, không bị kê khai giá, không phải đóng bảo hiểm cho người lao động... Nếu như bị đơn kinh doanh vận tải thực hiện đúng quy định theo Nghị định 86 và Thông tư 63, cũng như các quy định pháp luật khác về giá cước (Thông tư liên tịch số 152/2014/TTLT -BGTVT quy định rất cụ thể về sự ổn định và minh bạch đối với giá cước vận chuyển hành khách), về khuyến mãi (Nghị định 37/2006/NĐ-CP đã nghiêm cấm việc lợi dụng hình thức khuyến mãi để bán phá giá hàng hoá, dịch vụ) thì bị đơn sẽ phải chịu các chi phí như các đơn vị kinh doanh vận tải và taxi truyền thống. Bị đơn sẽ phải đối mặt với những thách thức lớn, có tính bước ngoặt thay đổi cuộc chơi trên thương trường, khi đó bị đơn phải cạnh tranh công bằng với các đơn vị kinh doanh vận tải truyền thống mà không được hưởng các ưu đãi gì, giống nhau về mức thuế, sử dụng lao động, nhận diện, điều kiện kinh doanh, kê khai giá. Do đó, việc bị đơn đã vi phạm “Đề án 24” và Nghị định 86/NĐ-CP, Thông tư 63/TT-CP nhìn thấy thì chỉ vi phạm pháp luật, nhưng qua phân tích trên có cơ sở khẳng định hành vi vi phạm pháp luật của bị đơn có mối quan hệ nhân quả với thiệt hại của nguyên đơn.

Tuy nhiên, việc gây thiệt hại cho nguyên đơn như thế nào, thiệt hại tới đâu, cụ thể bao nhiêu thì trách nhiệm chứng minh thuộc về nguyên đơn.

[2.2] Nguyên đơn dựa vào kết quả thẩm định thì thiệt hại do bị đơn gây ra gồm hai phần:

- + Thiệt hại phát sinh do xe nằm bãi không kinh doanh là 4.851.946.518 đồng.

- + Thiệt hại do giảm giá trị vốn hoá thị trường của doanh nghiệp là 81.135.978.633 đồng.

Toà án cấp sơ thẩm cho rằng vấn đề thiệt hại do sụt giảm giá trị vốn hoá thị trường của nguyên đơn không thể tách bạch được phần thiệt hại nào do bị đơn gây ra, phần nào do các yếu tố khác gây ra, nên không chấp nhận yêu cầu bồi thường này của nguyên đơn là căn cứ. Tại phiên toà phúc thẩm hôm nay nguyên đơn kháng cáo cũng không xuất trình được các chứng cứ khác với các chứng cứ đã xuất trình để chứng minh cho yêu cầu kháng cáo của mình. Do đó, hội đồng xét xử không chấp nhận yêu cầu kháng cáo này của nguyên đơn.

Xét, toà án cấp sơ thẩm đã đánh giá các chứng cứ vi phạm pháp luật của bị đơn như nhận định trên, mặc dù, việc xe nằm bãi còn có các nguyên nhân khác như kháng nghị của Viện kiểm sát đã nêu, nhưng xét nguyên nhân chính dẫn đến thiệt hại của nguyên đơn là do hành vi vi phạm pháp luật của bị đơn, nên chấp nhận số tiền thiệt hại mà nguyên đơn yêu cầu 4.851.946.518 đồng theo

chứng thư thẩm định số CT101/18/GĐ ngày 20/8/2018 của Công ty giám định L là có tính tương đối hợp tình hợp lý. Bị đơn cho rằng phần thiệt hại này không thuộc yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn vì nguyên đơn chỉ yêu cầu bồi thường thiệt hại về lợi nhuận. Xét thấy, phần thiệt hại mà toà án cấp sơ thẩm đã buộc bị đơn bồi thường là một trong bộ phận không thể tách rời đến kết quả lợi nhuận của nguyên đơn. Nói cách khác lợi nhuận của nguyên đơn bao hàm cả việc có xe nằm bãi hay không. Nên không chấp nhận yêu cầu kháng cáo cũng như kháng nghị của VKSND Thành phố Hồ Chí Minh và kháng nghị bổ sung của VKSND cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh về vấn đề này.

[2.3] Xét kháng cáo của bị đơn không đồng ý các kiến nghị của Toà án cấp sơ thẩm. Hội đồng xét xử xét thấy, như đã nhận định trên, lợi ích mà bị đơn từng mang lại cho người tiêu dùng Việt Nam và thị trường vận tải là không thể phủ nhận. Song hình thức này ngày càng biến tướng và có thể gây ra những hệ lụy khó lường cho nền kinh tế và xã hội Việt Nam nói chung và các doanh nghiệp kinh doanh taxi truyền thống nói riêng. Do vậy, các cơ quan có thẩm quyền cần thiết phải tạo một khung khổ pháp lý văn minh, bình đẳng, minh bạch, đảm bảo yếu tố hội nhập. Nên việc toà án cấp sơ thẩm kiến nghị với các cơ quan có thẩm quyền là có căn cứ đúng quy định tại khoản 1 Điều 2 Luật Tổ chức toà án nhân dân. Do đó, không chấp nhận yêu cầu kháng cáo này của bị đơn.

[2.4] Các phần quyết định khác không có kháng cáo, kháng nghị đã có hiệu lực pháp luật kể từ ngày hết thời hạn kháng cáo kháng nghị.

[2.5] Do bản án phúc thẩm được giữ nguyên, nên các đương sự phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm theo quy định tại khoản 1 Điều 148 Bộ luật tố tụng dân sự.

Bởi các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH

Căn cứ khoản 1 Điều 308; khoản 1 Điều 148 Bộ luật tố tụng dân sự.

- Không chấp nhận Quyết định kháng nghị phúc thẩm số 51/QĐKNPT-VKS-KDTM ngày 14/01/2019 của Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh và Quyết định bổ sung kháng nghị phúc thẩm số 07/QĐ-VC3-KDTM ngày 28/01/2019 của Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh.

- Không chấp nhận yêu cầu kháng cáo của Công ty C.
- Không chấp nhận yêu cầu kháng cáo của Công ty trách nhiệm hữu hạn G.
- Giữ nguyên bản án sơ thẩm

Căn cứ vào Điều 4; Điều 5; Khoản 5 Điều 30; điểm c Khoản 1 Điều 37; điểm a Khoản 3 Điều 38; điểm a Khoản 1 Điều 39; Điều 471; Điều 93; Khoản 5 Điều 94; Khoản 6 Điều 95; Điều 161; Khoản 1 Điều 162; Khoản 4 Điều 264; Điều 144, 147, 266 Bộ luật Tố tụng dân sự;

Căn cứ vào các Điều 584; 585 Bộ luật Dân sự;

Căn cứ vào Điều 306 Luật Thương mại năm 2005;

Căn cứ vào Khoản 2, Điều 26 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về án phí, lệ phí Tòa án,

Xử:

1/. Có đủ căn cứ để xác định, từ ngày 14/02/2014 đến nay Công ty TNHH G đã thực hiện việc kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (taxi) nhưng không chấp hành các quy định của pháp luật về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

2/. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện đòi bồi thường thiệt hại của Công ty C đối với Công ty TNHH G.

- Buộc Công ty TNHH G phải bồi thường thiệt hại cho Công ty C với số tiền **4.851.946.518** (*Bốn tỷ, tám trăm năm mươi một triệu, chín trăm bốn mươi sáu nghìn, năm trăm mười tám*) đồng, ngay sau khi bản án có hiệu lực pháp luật, thi hành tại Cơ quan Thi hành án dân sự có thẩm quyền.

- Không chấp nhận yêu cầu của Công ty C đòi Công ty TNHH G bồi thường thiệt hại số tiền **36.366.949.610** (*Ba mươi sáu tỷ, ba trăm sáu mươi sáu triệu, chín trăm bốn mươi chín nghìn, sáu trăm mười*) đồng.

- Kể từ ngày Công ty C có đơn yêu cầu thi hành án, nếu Công ty TNHH G không thi hành khoản tiền nêu trên thì hàng tháng Công ty TNHH G còn phải thanh toán tiền lãi trên số tiền còn phải thi hành, theo lãi suất nợ quá hạn trung bình trên thị trường tại thời điểm thi hành án tương ứng với thời gian chưa thi hành án.

3/. Án phí sơ thẩm:

- Công ty TNHH G phải chịu án phí số tiền **112.851.947** (*Một trăm mười hai triệu, tám trăm năm mươi một nghìn, chín trăm bốn mươi bảy*) đồng, nộp tại Cơ quan Thi hành án dân sự có thẩm quyền.

- Công ty C phải chịu án phí số tiền **144.366.950** (*Một trăm bốn mươi bốn triệu, ba trăm sáu mươi sáu nghìn, chín trăm năm mươi*) đồng; được khấu trừ vào tiền tạm ứng án phí đã nộp, theo các Biên lai thu, của Cục Thi hành án dân sự TP.HCM như sau: Biên lai thu số AA/2016/0034393, ngày 14/6/2017 số tiền 65.442.388 (*Sáu mươi lăm triệu, bốn trăm bốn mươi hai nghìn, ba trăm tám mươi tám*) đồng; Biên lai thu số AA/2017/0047393, ngày 10/8/2017, số tiền 8.590.837 (*Tám triệu, năm trăm chín mươi nghìn, tám trăm ba mươi bảy*) đồng; Biên lai thu số AA/2017/0048250, ngày 28/11/2017, số tiền 657.223 (*Sáu trăm năm mươi bảy nghìn, hai trăm hai mươi ba*) đồng. Tổng số tiền tạm ứng án phí Công ty C đã nộp là 74.609.448 (*Bảy mươi bốn triệu, sáu trăm lẻ chín nghìn, bốn trăm bốn mươi tám*) đồng. Như vậy, Công ty C còn phải nộp số tiền án phí (144.366.950 đồng - 74.609.448 đồng) là **69.757.502** (*Sáu mươi chín triệu, bảy trăm năm mươi bảy nghìn, năm trăm linh hai*) đồng, tại Cơ quan Thi án dân sự có thẩm quyền.

4/. Về chi phí giám định:

Công ty TNHH G phải hoàn trả lại cho Công ty C số tiền chi phí giám định là **347.014.105** (*Ba trăm bốn mươi bảy triệu, không trăm mười bốn nghìn, một trăm lẻ năm*) đồng, ngay sau khi bản án có hiệu lực pháp luật. Thi hành tại Cơ quan Thi hành án dân sự có thẩm quyền. Số tiền chi phí giám định còn lại Công ty C phải chịu là **2.600.985.895** (*Hai tỷ, sáu trăm triệu, chín trăm tám mươi lăm nghìn, tám trăm chín mươi lăm*) đồng. (Công ty C đã thanh toán).

5/. Kiến nghị Bộ Giao thông Vận tải và các cơ quan nhà nước có thẩm quyền:

a/. Quản lý hoạt động kinh doanh vận tải của Công ty TNHH G theo quy định của pháp luật.

b/. Sửa đổi nội dung “Đề án 24” cho phù hợp với thực tế (nếu tiếp tục thực hiện Đề án này).

6/. Kiến nghị Bộ Tài chính và các cơ quan nhà nước có thẩm quyền:

Có giải pháp quản lý về giá cước vận chuyển, về thuế đối với Công ty TNHH G theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp kinh doanh vận tải.

7/. Kiến nghị cơ quan Bảo hiểm xã hội Việt Nam và các cơ quan nhà nước có thẩm quyền:

Xem xét trách nhiệm của Công ty TNHH G trong việc thực hiện các nghĩa vụ về bảo hiểm xã hội, bảo hiểm thất nghiệp, bảo hiểm y tế cho người lao động tham gia làm việc cho “G” theo đúng quy định.

**Án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm:*

Nguyên đơn Công ty C phải chịu 2.000.000 đồng án phí phúc thẩm. Được trừ vào tiền tạm ứng án phí kháng cáo theo biên lai thu số 0046077 ngày 24/01/2019 của Cục thi hành án dân sự Thành phố Hồ Chí Minh.

Bị đơn Công ty trách nhiệm hữu hạn G phải chịu 2.000.000 đồng án phí phúc thẩm. Được trừ vào tiền tạm ứng án phí kháng cáo theo biên lai thu số 0046091 ngày 29/01/2019 của Cục thi hành án dân sự Thành phố Hồ Chí Minh.

Trong trường hợp bản án, quyết định được thi hành theo qui định tại Điều 2 Luật thi hành án dân sự thì người được 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 qui định tại các Điều 6,7 và 9 Luật thi hành án dân sự; Thời hiệu thi hành án được thực hiện theo qui định tại Điều 30 Luật thi hành án dân sự.

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

Nơi nhận:

- Tòa án nhân dân tối cao (1);
- VKSNDCC tại TP. Hồ Chí Minh (1);
- TAND TP. Hồ Chí Minh (1);
- VKSND TP. Hồ Chí Minh (1);
- Cục THADS TP. Hồ Chí Minh (1);
- Các đương sự (3);
- Lưu: hồ sơ (4), VP(2), 15b (MTTT);

**TM. HỘI ĐỒNG XÉT XỬ
THẨM PHÁN – CHỦ TỌA PHIÊN TÒA**

(đã ký)

Huỳnh Thanh Duyên