

chủ trong khu vực DNNN của Pháp ban hành năm 1983 đã đưa ra một số quy định đặc thù về tổ chức bộ máy lãnh đạo, điều hành doanh nghiệp và về sự tham gia của người lao động vào quản lý doanh nghiệp. Về cơ cấu hội đồng quản trị, luật quy định 3 loại thành viên, trong đó, ngoài các thành viên là đại diện của nhà nước, hội đồng quản trị DNNN ở Pháp còn có 1/3 thành viên là đại diện người tiêu dùng và 1/3 thành viên là đại diện của người lao động. Về sự tham gia của người lao động vào hoạt động quản lý DNNN, ở Pháp thiết lập một cơ quan chuyên biệt có tên là "Ủy ban đại diện người lao động trong doanh nghiệp" với cơ cấu bao gồm các đại diện của người lao động. Ban lãnh đạo doanh nghiệp bắt buộc phải thông báo cho cơ quan này về một số vấn đề và dự án. Cơ quan đại diện có quyền cho ý kiến, mặc dù ý kiến đó không có giá trị bắt buộc. Luật cũng định ra cơ chế thông tin cho người lao động về hoạt động của doanh nghiệp.

Ngoài ra, Cộng hòa Pháp còn áp dụng một phương pháp kiểm soát hữu hiệu hoạt động của DNNN thông qua kiểm soát người điều hành doanh nghiệp, đó là các giám đốc. Giám đốc doanh nghiệp do Thủ tướng bổ nhiệm trong nhiệm kỳ 5 năm theo đề nghị của hội đồng quản trị. Theo quy định của một đạo luật ban hành ngày 8/2/1995, giám đốc DNNN khi được bổ nhiệm và khi thôi giữ chức phải khai báo tài sản của mình với một ủy ban. Nếu Ủy ban thấy có sự chênh lệch đáng ngờ về tài sản giữa hai thời điểm mà không có sự giải thích hợp lý của đương sự thì có quyền chuyển hồ sơ cho tòa án.

Đối với Việt Nam, những năm vừa qua việc kiểm soát các DNNN tuy đã có những bước đổi mới đáng kể, song nhìn chung vẫn còn nhiều bất cập cả về pháp luật thực định cũng như trong tổ chức thực hiện. Do vậy, việc nghiên cứu kinh nghiệm nước ngoài để vận dụng một cách phù hợp với điều kiện cụ thể của đất nước là điều hết sức có ý nghĩa trong hoạt động xây dựng pháp luật nội dung riêng, quản lý hệ thống DNNN nói chung trong bối cảnh hội nhập và toàn cầu hóa kinh tế hiện nay ■

(1) Nhà pháp luật Việt - Pháp, Tài liệu Hội thảo Luật Doanh nghiệp nhà nước. Hà Nội tháng 2 và 3 năm 2003, tr.14-15

(2) Ngân hàng thế giới, Giới quan chức trong kinh doanh - ý nghĩa kinh tế và chính trị của sở hữu nhà nước, Nxb CTQG, H, 1999, tr.104-105.

(3) Jacques Douffiaques, Tài liệu đã dẫn

(4) Nhà pháp luật Việt - Pháp, Tài liệu đã dẫn, tr.16

(5) Ngân hàng thế giới, Sdd, tr.101

(6) Nhà pháp luật Việt - Pháp, Tài liệu đã dẫn, tr.15

THẤY GÌ QUA CÔNG TÁC CHỐNG VI PHẠM SỞ HỮU TRÍ TUỆ

● Thạc sĩ luật HOÀNG NGỌC DƯƠNG

Trong thời gian qua, thực hiện sự chỉ đạo của Chính phủ, các cơ quan chức năng trên toàn quốc đã đẩy mạnh công tác chống vi phạm sở hữu trí tuệ (SHTT). Trong lĩnh vực chống xâm phạm kiểu dáng xe máy, lực lượng công an và QLTT ở nhiều tỉnh đã liên tiếp phát hiện và tạm giữ hàng trăm xe gắn máy vi phạm kiểu dáng công nghiệp đã được cấp văn bằng bảo hộ độc quyền của công ty Honda, Yamaha và VMEP Việt Nam. Đặc biệt trong tháng 9/2004, CA TP.Hà Nội, CA.Quận Phú Nhuận TP.HCM và Chi cục QLTT tỉnh Trà Vinh và Đắc Lắc đã kiểm tra và tạm giữ trên 300 xe máy nhái kiểu dáng Waveanpha và Jupiter đang được bày bán công khai tại hàng chục cửa hàng kinh doanh xe gắn máy...

Tình trạng vi phạm: Những việc làm trên thể hiện việc kiên quyết đấu tranh ngăn chặn vi phạm SHTT đã được Chính phủ Việt Nam đề ra. Qua những tang vật đã bị các cơ quan chức năng tạm giữ và qua khảo sát thị trường xe máy trên toàn quốc, các nhãn hiệu xe vi phạm phần lớn của các công ty sản xuất và lắp ráp xe máy trong nước như Hoa Lâm, Đô Thành, Duy Thịnh, Lisohaka, Intimex, TMT, Sunfat, Đức Phương, Công ty Quan hệ quốc tế, Phương Đông v.v... Do kiểu dáng của xe máy, đặc biệt là kiểu dáng do Công ty Honda sản xuất rất được NTD trong cả nước ưa chuộng nên các công ty này đã sản xuất và lắp ráp nhái theo các kiểu dáng của chính hãng, rồi tung ra ngoài thị trường.

Thực trạng này đang diễn ra phổ biến trên toàn quốc nhất là Hà Nội, TP.HCM, các tỉnh Tây Nguyên và đồng bằng sông Cửu Long. Theo nguồn tin từ phía Bộ KHCN thì trong tổng số vụ vi phạm về SHTT thì vi phạm về kiểu dáng xe máy chiếm tỷ lệ cao nhất. Tại TP.HCM một đầu mối trung chuyển và tiêu thụ xe máy lớn nhất nước, thì hầu hết các cửa hàng kinh doanh xe máy đều bày bán các loại xe máy vi phạm kiểu dáng công nghiệp. Để đối phó với các cơ quan chức năng đang tăng cường chống vi phạm SHTT, các cửa hàng kinh doanh không bày bán các xe máy vi phạm bên ngoài mà cất giấu trong nhà hoặc ngụy trang xung quanh bằng các xe máy chính hiệu.

Do quyền lợi của mình ngày càng bị xâm phạm một cách nghiêm trọng, các công ty Honda, Yamaha, VMEP Việt Nam đã có nhiều văn bản kiến nghị các cơ quan quản lý Nhà nước tăng cường chống vi phạm kiểu dáng xe máy của chính hãng.

Tình trạng vi phạm kiểu dáng xe Wave tại Việt Nam cũng đang cực kỳ trắng trợn. Chỉ tính riêng năm 2003, xe máy kiểu dáng Wave được tiêu thụ khoảng 450.000 chiếc. Mới đây, tại tỉnh Thái Bình, CSKT đã phát hiện một chủ cửa hàng tên là Đặng Thành Phúc đã bán nhiều xe Wave giả với giá 15 triệu đồng trong khi giá trị thực là 6 triệu đồng. Tòa án đã kết án Phúc 36 tháng án treo... Tình trạng vi phạm SHTT đang gây cản trở rất lớn cho Việt Nam trong quá trình gia nhập WTO. Tình trạng này đang làm ảnh hưởng nghiêm trọng tiến trình phát triển một nền kinh tế lành mạnh và tính cạnh tranh cao tại Việt Nam, và đương nhiên làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến các nhà sản xuất nghiêm túc.

Qua những vụ các lực lượng chức năng trên toàn quốc bắt giữ và trưng cầu giám định của Cục SHTT thì hầu hết các xe máy vi phạm không được cấp văn bằng bảo hộ kiểu dáng công nghiệp và chưa được lưu mẫu tại Cục Đăng kiểm Việt Nam...? Vậy tại sao những sản phẩm này chưa được Cục SHTT xác nhận kiểu dáng và tuy không đúng như mẫu đã đăng ký tại Cục ĐK nhưng vẫn được xuất xưởng? Như vậy những công ty có sản phẩm vi phạm này đã trình 2 cơ quan trên một kiểu

mẫu nhưng lại sản xuất theo một kiểu mẫu khác (!?). Cục SHTT và Cục ĐK cần thanh tra làm rõ những việc làm vi phạm này để có biện pháp quản lý chặt chẽ hơn việc xác nhận kiểu dáng và cấp giấy đăng kiểm. Vừa qua công ty VMEP Việt Nam đã làm đơn khiếu nại công ty Tiến Lộc, Đồ Thành, Duy Thịnh, công ty Thực phẩm và Đầu tư công nghệ miễn Trung đã xâm phạm kiểu dáng xe máy của công ty đã được bảo hộ ở Việt Nam, Cục SHTT cũng đã có văn bản khẳng định việc làm vi phạm này và các công ty vi phạm trên cũng đã cam kết không sản xuất các loại xe máy trên. Qua điều tra thì được biết đây là những công ty đang có nhiều sản phẩm nhái kiểu dáng của hãng xe máy Yamaha như Jupiter, Wave của Honda và chúng được lưu thông ở các tỉnh phía Nam.

Các công ty vi phạm thường đổ lỗi cho các cửa hàng kinh doanh và NTD tự ý thay đổi kiểu dáng. Tuy nhiên việc có quá nhiều sản phẩm mang nhãn hiệu của các công ty này nhái kiểu dáng đang được tiêu thụ trên toàn quốc cho thấy, các phụ tùng này phải được chủ động sản xuất hàng loạt và chỉ có thể do chính công ty có nhãn hiệu đó sản xuất đã đặt hàng...Đã đến lúc Cục ĐK Việt Nam cần có biện pháp chấn chỉnh quyết liệt tình trạng "treo đầu dê bán thịt chó" này. Việc xe máy xuất xưởng không đúng với kiểu dáng đã đăng ký thì việc chất lượng xe không đảm bảo với những tiêu chuẩn kỹ thuật thích hợp là điều hoàn toàn có thể xảy ra, và đây chính là mầm mống tiềm ẩn của tai nạn giao thông.

Giải pháp xử lý nào? Theo tôi, nếu phát hiện ra vi phạm, cần có những biện pháp sau: Thứ nhất việc xử lý với những lô hàng vi phạm cần phải làm mạnh hơn nữa, thậm chí nên thu hồi; Đối với những cơ quan quản lý cấp phép cho những DN sản xuất lắp ráp vi phạm thì cần phải dừng hoặc ngừng cấp phép ngay cho những DN có biểu hiện vi phạm này. Hy vọng Cục ĐK Việt Nam sẽ thực hiện tốt hơn nữa chức năng nhiệm vụ đã được Nhà nước giao phó cho mình.

Hiện nay, hầu hết các DN sản xuất và kinh doanh xe máy trong nước chỉ chuyên sản xuất một số loại

chi tiết, số phụ tùng còn lại phải mua qua các nhà sản xuất khác. Trên thực tế đang có hiện tượng một số công ty đang cung cấp nhiều loại phụ tùng vi phạm kiểu dáng công nghiệp xe máy cho các đơn vị sản xuất lắp ráp trong nước... Vì vậy, muốn đẩy lùi tình trạng vi phạm này, phải ngăn chặn được các sai phạm ngay tại các cơ sở sản xuất, việc làm này cần có sự tham gia tích cực hơn nữa của lực lượng công an. Nếu triệt phá được các địa điểm sản xuất chuyên sản xuất hàng nhái sẽ hạn chế được cơ bản nạn vi phạm kiểu dáng trong lĩnh vực này. Trong các hành vi xâm phạm về SHTT, thì vi phạm kiểu dáng xe máy là phức tạp nhất và còn đòi hỏi sự phối hợp của nhiều ngành. Cục ĐK Việt Nam đã xây dựng được một trang Web nhằm cung cấp tất cả kiểu dáng công nghiệp đã được đăng kiểm tại Việt Nam cho các lực lượng chức năng trên toàn quốc. Cơ quan công an, QLTT, đặc biệt là CSGT có thể truy cập miễn phí vào mạng này để kịp thời phát hiện và xử lý các vi phạm. Theo QĐ số 147 ngày 25/10/2002 của Chính phủ thì các sản phẩm xe máy được sản xuất tại Việt Nam không có đăng ký quyền bảo hộ quyền SHCN và đăng kiểm chất lượng theo quy định của PL thì không được phép đăng ký lưu hành. Căn cứ vào kiểu dáng đăng ký xe máy ghi trên giấy đăng kiểm và tra cứu từ trang Web của Cục ĐK, thì CSGT sẽ có đầy đủ thông tin cần thiết để phát hiện những xe máy không đúng với kiểu dáng đã đăng ký, và ngừng ngay việc cấp đăng ký xe máy cho các loại xe máy đó. Nhưng trên thực tế vẫn có một số lượng lớn xe máy tuy vi phạm kiểu dáng công nghiệp mà vẫn được CSGT cho đăng ký lưu hành. Thiết nghĩ lực lượng CSGT trên toàn quốc khi làm thủ tục cấp đăng ký xe máy không chỉ kiểm tra số khung số máy mà cần phải kiểm tra kiểu dáng công nghiệp của các xe đến đăng ký. Việc làm này không chỉ góp phần vào chống vi phạm kiểu dáng công nghiệp, mà còn hạn chế được số lượng xe máy không đủ tiêu chuẩn lưu hành và chống ách tắc giao thông. Với số lượng xe máy khổng lồ như hiện nay, việc xử phạt hàng triệu xe máy đang lưu hành, nhưng đã thay đổi khung, hình dáng, kích

thước của xe là điều khó thực hiện.

Hiện nay trình độ hiểu biết về SHTT, nhất là kiểu dáng công nghiệp của các cán bộ công chức thực thi như công an, QLTT... còn rất hạn chế. Do đó cần nhanh chóng bồi dưỡng và trang bị các kiến thức về SHTT cho các cán bộ chuyên trách của hai lực lượng này. Chống vi phạm SHTT là nhiệm vụ trọng tâm đã được Chính phủ đặt ra trong năm 2004, đặc biệt trong giai đoạn nước ta chuẩn bị ra nhập WTO, thì công tác này càng được đẩy mạnh hơn nữa. Với khái niệm loại bỏ các yếu tố còn chưa rõ ràng và chế tài xử phạt còn quá nhẹ như Nghị định 12 hiện nay đã không có tác dụng răn đe đối với các đối tượng vi phạm. Bên cạnh đó công tác kiểm tra kiểm soát các hoạt động vận chuyển và kinh doanh xe máy trên thị trường nội địa chưa được thực hiện tốt. Tháng 6/2004, Cục trưởng Cục QLTT Trung ương đã có công văn số 221B chỉ đạo các Chi cục QLTT trên toàn quốc đẩy mạnh kiểm tra xử lý xe gắn máy vi phạm kiểu dáng công nghiệp, nhưng mới chỉ có các tỉnh như Đà Nẵng, Trà Vinh, Bến Tre, Đắc Lắc triển khai nghiêm túc công tác này. Trong bối cảnh nước ta đang hội nhập kinh tế thế giới và tích cực đàm phán để ra nhập WTO, trong đó thực thi quyền SHTT là một trong những cam kết hàng đầu, thì việc đẩy mạnh chống vi phạm SHTT càng cần được đẩy mạnh hơn bao giờ hết. Trước tiên, các Bộ ngành cần nhanh chóng nghiên cứu và trình Chính phủ thông qua một hệ thống văn bản pháp lý toàn diện hơn về SHTT trong đó có chế tài xử lý nghiêm khắc hơn, chặt chẽ hơn và có sự phân định rõ trách nhiệm của từng cơ quan chức năng. Đối với lĩnh vực sản xuất và lắp ráp xe máy khi năng lực của các DN trong nước đã được nâng cao và sự quá tải về giao thông đã đến mức báo động càng cần phải giám sát chặt chẽ hơn việc chấp hành đúng các quy định về kiểu dáng công nghiệp và khuyến khích các DN tự thiết kế kiểu dáng của riêng mình. Có vậy quyền lợi của các nhà sản xuất nghiêm túc và NTD mới được bảo vệ và hoạt động sản xuất kinh doanh xe máy ở nước ta sẽ đi vào nền nếp đủ sức cạnh tranh khi hội nhập kinh tế quốc tế ■