

Chương 8

Quyền sở hữu trí tuệ

8-1. Tầm quan trọng của việc bảo vệ Quyền Sở hữu trí tuệ trong công nghiệp xe máy

Vi phạm quyền sở hữu trí tuệ (SHTT) làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến quá trình phát triển của xã hội Việt Nam trong thời đại hội nhập. Bảo vệ quyền SHTT là một đòi hỏi trong kinh doanh toàn cầu. Hơn nữa, quyền SHTT trong ngành công nghiệp xe máy và công nghiệp cung cấp linh phụ kiện xe máy là một vấn đề trọng tâm trong số các vấn đề về SHTT ở Việt Nam bởi vì xe máy là một phương tiện giao thông phổ biến có thể bắt gặp trên bất cứ góc nào của phố phường. Theo nghĩa như vậy, quyền SHTT không thể được thiết lập ở Việt Nam trừ khi quyền SHTT trong ngành công nghiệp xe máy được bảo vệ phù hợp.

Việc bảo vệ quyền SHTT trong ngành công nghiệp xe máy mang lại lợi ích cho người tiêu dùng, nhà sản xuất và xã hội nói chung.

Người tiêu dùng được bảo vệ, không bị mua phải những sản phẩm không an toàn, kém chất lượng. Việc xe máy hoạt động ổn định là yếu tố trực tiếp đem lại sự an toàn khi tham gia giao thông. Do vậy, người tiêu dùng nếu không biết sẽ phải đối mặt với rủi ro tử vong hay chấn thương, đó là kể phải sử dụng sản phẩm vận hành kém và phải thường xuyên thay thế phụ tùng hay sửa chữa xe.

Nhà sản xuất được hưởng lợi nhờ sự tăng trưởng lành mạnh và môi trường kinh doanh cạnh tranh của công nghiệp xe máy nói chung, và nhờ việc loại bỏ những sản phẩm nhái, làm tăng giá trị, hình ảnh các sản phẩm của họ nói riêng.

Xã hội Việt Nam cũng được hưởng lợi vì việc bảo vệ thành công quyền SHTT trong ngành xe máy sẽ tạo ra nền tảng thuận lợi cũng như tạo ra hiệu ứng lan toả cho sự phát triển của các ngành công nghiệp khác.

Bảo vệ quyền SHTT trong ngành công nghiệp quan trọng như ngành xe máy sẽ khuyến khích tính sáng tạo (động lực chủ yếu của tăng trưởng công nghiệp) thay vì sao chép trái phép, sớm đánh dấu những bước đi phù hợp với quy định của WTO về SHTT (đặc biệt khi so sánh với Trung Quốc), và xây dựng một hình ảnh tốt đẹp về Việt Nam như một quốc gia đi sau thành công trong việc vận dụng các quy tắc quốc tế.

Có quan điểm cho rằng việc sao chép tạo ra sản phẩm giá rẻ ở các nước đang phát triển cần được chấp nhận bởi vì như vậy thì người nghèo mới có thể mua được các sản phẩm công nghiệp. Đây là quan điểm không đúng bởi vì sự tồn tại của các hàng nhái, hàng giả không chỉ gây thiệt hại cho người tiêu dùng mà còn ngăn cản sự tăng trưởng năng động của các nhà sản xuất trung thực và có sức cạnh tranh. Một quốc gia vận dụng chiến lược như vậy không thể tăng trưởng bền vững dựa trên kỹ năng và kiến thức, hay cải thiện được mức sống của toàn bộ dân cư. Cũng cần phải đặt câu hỏi ngược lại là liệu người nghèo có thực sự có cuộc sống tốt hơn và có thể tiết kiệm được nhiều tiền hơn nếu mua hàng nhái, hàng giả có tính năng hoạt động kém, thời gian sử dụng ngắn, và chi phí sửa chữa cao. Người nghèo bị buộc phải mua các sản phẩm nhái giá rẻ vì họ không có tiền mặt và không thể vay mượn được từ người khác. Đây là vấn đề hạn chế về tiền mặt cần được giải quyết thông qua các khoản cho vay tiêu dùng thay vì cho phép sự tồn tại của hàng nhái bất hợp pháp.

8-2. Vi phạm SHTT trong ngành xe máy

Vi phạm SHTT trong ngành xe máy diễn ra phổ biến ở Việt Nam. Vi phạm quyền SHTT xuất hiện ở việc sản xuất linh phụ kiện, lắp ráp xe, vận chuyển và bán hàng. Tuy nhiên, số liệu chính xác rất khó có thể thu lượm được bởi vì bản chất tự nhiên của vấn đề. Các vụ vi phạm được báo cáo chỉ là phần nổi của tảng băng, bởi vì những trường hợp vi phạm lớn hơn nhiều so với các trường hợp bị phát hiện. Quy mô tổng thể của việc vi phạm quyền SHTT do đó chỉ có thể dự đoán.

Các mẫu xe của công ty Honda bị vi phạm nhiều nhất. Theo số liệu của Cục SHTT, hơn 300 trường hợp vi phạm đã bị phát hiện trong 6 tháng

đầu năm 2006³⁵. Theo một nguồn khác, dự đoán có khoảng 560.000 xe nhái theo xe Honda được bán ra trên thị trường trong 10 tháng đầu năm 2006 nhưng chỉ có khoảng 5.986 xe bị các cơ quan chức năng bắt giữ chính thức.

SHTT trong ngành xe máy bao gồm 3 nội dung (i) phát minh (sáng chế); (ii) nhãn hiệu; và (iii) kiểu dáng công nghiệp³⁶:

Sáng chế– cấm bất kỳ ai, ngoài chủ sở hữu hoặc người được cấp bằng phát minh, sáng chế, sử dụng các giải pháp kỹ thuật tương tự với các giải pháp nêu ra trong bằng sáng chế, ngay cả khi kết cấu chi tiết, cụ thể có thể khác với sản phẩm của người sở hữu sáng chế.

Nhãn hiệu– cấm bất kỳ ai, ngoài chủ sở hữu hoặc người được cấp đăng ký nhãn hiệu, sử dụng các nhãn hiệu tương tự để gây nhầm lẫn với nhãn hiệu đã được đăng ký.

Kiểu dáng công nghiệp– cấm bất kỳ ai, ngoài chủ sở hữu hoặc người được cấp sáng chế kiểu dáng, sử dụng kiểu dáng bên ngoài không có khác biệt lớn với kiểu dáng đã được cấp bằng sáng chế.

Cho đến nay, vi phạm SHTT phổ biến nhất trong ngành xe máy là vi phạm về kiểu dáng công nghiệp, đặc biệt là phần nhựa bên ngoài – thường được các nhà sản xuất hay kinh doanh xe chất lượng kém dùng để tạo ra kiểu dáng xe nhái giống với xe thật. Các cơ quan chức năng rất khó tìm ra các dây chuyền sản xuất các xe nhái bởi vì các nhà sản xuất và kinh doanh xe nhái thường lắp ráp các mẫu xe nhái tại các cơ sở sản xuất bí mật thay vì ở các cơ sở đã được đăng ký. Chỉ có phần thân xe được lắp ráp trong xưởng sản xuất chính còn các phần nhựa bên ngoài thì không được tổ chức lắp

³⁵ Đây là số liệu mới nhất của Cục SHTT. Từ ngày 1 tháng 7 năm 2006, Cục SHTT không tiếp tục kết luận các vi phạm về quyền SHTT.

³⁶ Theo thông lệ quốc tế, quyền chống lại cạnh tranh bất bình đẳng cho phép chủ phát minh/sáng chế thực hiện hành động ngăn cản những người khác sử dụng bất hợp pháp phát minh/sáng chế của mình để cạnh tranh bất bình đẳng, là một hợp phần của quyền SHTT. Tuy nhiên, quyền này không được quy định trong luật về SHTT tại Việt Nam nên không được bàn tới trong Quy hoạch này.

ráp để tránh sự phát hiện của các cơ quan chức năng. Một dạng khác của các cơ sở vi phạm là sản xuất những kiểu xe khác với kiểu xe họ đã đăng ký. Các xe nhái bất hợp pháp có thể được bán công khai bởi vì không có yêu cầu phải trưng bày ảnh kiểu xe đăng ký sản xuất tại cơ sở bán hàng để so sánh. Bên cạnh đó, các nhà sản xuất không trung thực thậm chí còn đổ lỗi cho các cơ quan chức năng và phàn nàn rằng việc bắt giữ xe của họ là vi phạm pháp luật bởi tính không đồng bộ và nhất quán của chính sách giữa các cơ quan chức năng như Cục đăng kiểm, chi cục quản lý thị trường và công an.

Vi phạm về sáng chế ở Việt Nam chủ yếu xuất hiện ở kết cấu khung xe và kết cấu thân xe.

Vi phạm về nhãn hiệu phổ biến ở việc buôn bán hơn là sản xuất. Các cửa hàng vi phạm thường có các biển hiệu hay trang trí gây nhầm lẫn cho người tiêu dùng rằng họ là đại lý được uỷ quyền của chính hãng, ví dụ như Honda, nhưng thực tế thì không phải.

Vi phạm quyền SHTT diễn ra trên phạm vi cả nước mặc dù mức độ vi phạm giữa các tỉnh là khác nhau. Điều tra không chính thức của một số doanh nghiệp sản xuất xe máy trong năm 2006 cho thấy mức độ vi phạm có thể chia ra 3 mức – phổ biến, trung bình và thấp. Một số lượng lớn các cửa hàng bán xe máy nhái được phát hiện trên toàn quốc ngoại trừ một số tỉnh ở Tây Bắc như Lai Châu, Lào Cai, Tuyên Quang và Cao Bằng – nơi có số lượng xe bán ra tương đối thấp.

Năm 2005, Thủ tướng giao cho Bộ Công nghiệp tiến hành điều tra tình trạng vi phạm SHTT trong ngành xe máy trên phạm vi toàn quốc. Do đây là cuộc điều tra được thông báo trước, các trường hợp vi phạm được phản ánh thấp hơn nhiều so với thực tế trên thị trường. Tuy nhiên, cuộc điều tra cũng đi đến kết luận rằng các vụ vi phạm liên quan tới công nghệ Trung Quốc và vi phạm kiểu dáng là phổ biến nhất. Một doanh nghiệp FDI dường như là nguồn cung cấp chủ yếu các linh phụ kiện nhái ở Việt Nam. Tuy nhiên, cuộc điều tra do Bộ Công nghiệp thực hiện một mình nên không có thẩm quyền kiểm tra các công ty liên doanh (chỉ Bộ Kế hoạch Đầu tư mới có thẩm quyền này), nên nhóm điều tra đã không thể tiến hành

công việc tại công ty này.

8-3. Các biện pháp được Nhà nước và các doanh nghiệp áp dụng

Nhà nước Việt Nam đã có những hành động để ngăn chặn và xử lý các vi phạm về SHTT. Các nhà sản xuất cũng tự thực hiện các biện pháp ngăn chặn việc vi phạm quyền SHTT của họ. Tuy nhiên, thực tiễn cho thấy mức độ bảo vệ này rất thấp. Điều này một phần vì Việt Nam là quốc gia đi sau trong các hoạt động kinh doanh toàn cầu có ít kinh nghiệm trong việc bảo vệ quyền SHTT và một phần vì không một cơ quan nào có đầy đủ quyền lực để giải quyết vấn đề này một cách triệt để.

Khung pháp luật

Nhà nước Việt Nam đã ban hành luật về sở hữu trí tuệ và nghị định hướng dẫn thi hành, cụ thể là Luật Sở hữu trí tuệ ban hành ngày 29 tháng 11 năm 2005 và có hiệu lực từ ngày 1 tháng 7 năm 2006, Nghị định 103/2006/NĐ-CP và Nghị định 105/2006/NĐ-CP ngày 22 tháng 9 năm 2006 quy định chi tiết việc thi hành quyền SHTT và quản lý nhà nước về SHTT. Luật mới một phần để sửa đổi những bất cập của luật cũ, một phần để thực thi các yêu cầu để gia nhập WTO. Trước đây, việc vi phạm rất phổ biến và mức phạt thường nhẹ. Các quyết định chi tiết về triển khai luật vẫn chưa được ban hành tính đến tháng 5 năm 2007, do đó việc áp dụng vẫn đang bị treo. Khi luật mới được triển khai đầy đủ, sẽ tăng được tính cưỡng chế pháp lý trong lĩnh vực này.

Nhìn chung, khung luật pháp của Việt Nam về SHTT được phát triển một cách đầy đủ và đạt mức quy định của quốc tế. Tuy nhiên, còn một số hạn chế về thực tiễn áp dụng như: chức năng quá phân tán, một số điều khoản của luật quá tiên tiến đối với thực tiễn Việt Nam, và một số vấn đề khác cần được thảo luận cụ thể.

Phân tán chức năng

Một đặc điểm nổi bật đó là tính phân tán trong quản lý Nhà nước về hoạt

động SHTT tại Việt Nam. Quyền quản lý các vấn đề có liên quan tới SHTT được giao cho nhiều cơ quan như (xem chi tiết tại Bảng 8-1):

- Cục SHTT và Vụ Thanh tra thuộc Bộ Khoa học và Công nghệ
- Cục Quản lý thị trường thuộc Bộ Thương mại
- Cảnh sát kinh tế thuộc Bộ Công an
- Bộ Công nghiệp
- Cục đăng kiểm thuộc Bộ Giao thông vận tải
- Các Ủy ban Nhân dân
- Ban chỉ đạo 127 TW

Không có một tổ chức nào nhận trách nhiệm chính trong việc phối hợp bảo vệ SHTT trong ngành xe máy làm nảy sinh nhiều vấn đề và thiếu tính nhất quán trong xử lý vi phạm. Hơn nữa, theo luật mới, sự phân tán sẽ còn sâu sắc hơn. Quyền hạn kết luận về vi phạm quyền SHTT được chuyển từ Cục SHTT sang Cục quản lý thị trường và Cảnh sát kinh tế, Hải quan, v.v. Việc phân cấp như thế này có thể xuất phát từ quan điểm phân công lao động giữa các cơ quan liên quan và nhằm xây dựng năng lực ở các cơ quan này. Tuy nhiên, điều này cũng tăng rủi ro của việc không cơ quan nào thực hiện hoặc thực hiện thiếu nhất quán trong việc giải quyết vi phạm về quyền SHTT bởi vì các cơ quan thực thi hiện nay vẫn còn ít kinh nghiệm và thiếu kỹ năng để tiếp quản công việc kiểm tra vi phạm, và do đó các cơ quan này có thể quyết định hình thức phạt không phù hợp.

Chẳng hạn, Bộ Khoa học và Công nghệ là cơ quan quản lý các vấn đề về kiểu dáng công nghiệp. Cục SHTT được coi là cơ quan trung ương để ra các quyết định cuối cùng về các tình huống khó và Sở Khoa học Công nghệ ở 64 tỉnh thành có chức năng giải quyết các vi phạm tại địa phương. Trên thực tế, Sở Khoa học Công nghệ tại các tỉnh thường bận rộn với các công việc có liên quan đến đăng ký SHTT nên không có thời gian để thực hiện bảo vệ quyền SHTT. Bởi vậy, các vụ vi phạm về SHTT thường tập trung về Cục Sở hữu trí tuệ và dẫn đến tình trạng quá tải đối với Cục.

Chi cục Quản lý thị trường chịu sự chỉ đạo từ Ủy ban nhân dân. Ngân sách

hoạt động của các chi cục cũng lấy từ ngân sách địa phương. Trong một số trường hợp, một số lãnh đạo địa phương không mặn mà lắm với việc bảo vệ quyền SHTT trong công nghiệp xe máy vì muốn phát triển công nghiệp địa phương. Điều này dẫn đến việc thực thi luật SHTT tại địa phương còn yếu.

Ban chỉ đạo 127 là cơ quan liên bộ chịu trách nhiệm phối hợp hoạt động của các cơ quan chức năng. Tuy nhiên, chức năng phối hợp của Ban chưa được phát triển một cách đầy đủ. Mặt khác, Ban đã ban hành công văn số 4880 vào tháng 10 năm 2005 trong đó quy định rằng các chi cục quản lý thị trường tại địa phương chỉ được dừng và kiểm tra các xe tải vận chuyển các xe máy nhái nếu có bằng chứng rõ ràng. Điều này hạn chế mạnh mẽ quyền hạn của các chi cục địa phương trong việc kiểm tra các xe bị nghi ngờ.

Một vấn đề khác làm giảm khả năng thực thi của các chi cục quản lý thị trường địa phương đó là quy định về việc tất cả các khoản phạt phải được chuyển vào ngân sách trong khi trước đây các chi cục có thể giữ lại 7% để thực hiện các cuộc điều tra vi phạm về hàng giả, hàng nhái.

Mức phạt nhẹ

Công an và các cơ quan thực thi pháp luật thường áp dụng biện pháp phá huỷ phần nhựa, mặt nạ, chắn bùn và các linh phụ kiện bên ngoài khi phát hiện xe vi phạm. Tuy nhiên, mức phạt áp dụng thấp (trung bình khoảng 160.000 đồng/vi phạm) so với mức giá bán của xe và bởi vậy không có tác dụng răn đe những người vi phạm tái diễn. Hơn nữa, các xe máy vi phạm sau đó có thể được lắp lại các phần nhựa và phụ kiện bên ngoài để bán. Kiểu phạt này rất khác và nhẹ hơn nhiều so với thông lệ quốc tế. Chẳng hạn ở Malaysia, các cơ quan chức năng thực hiện phá huỷ toàn bộ xe vi phạm.

Mặt khác, vào năm 2005, Cục sở hữu trí tuệ đã cho phép “bảo hộ kép” đối với kiểu dáng và linh phụ kiện theo tập quán quốc tế. Trước đây, Cục

³⁷ Hiện tại, hầu hết linh phụ kiện xe máy nhái đều đã sản xuất được tại Việt Nam, khác với trước đây là các linh phụ kiện được nhập khẩu từ Trung Quốc. Bởi vậy, các linh phụ kiện bất hợp pháp cần được loại trừ bằng các biện pháp hành chính và xử phạt trong nước hơn là tìm cách bắt giữ tại cửa khẩu hải quan.

Bảng 8-1 Quyển hạn của các cơ quan chức năng liên quan đến quyền SHTT

	Kết luận vi phạm	Điều tra	Quyết định mức phạt	Điểm mạnh	Điểm yếu	Vấn đề tồn tại
Cục SHTT (thuộc Bộ KH-CN)	Không còn	Không	Không	Chuyên môn	Không có chức năng thực thi	
Thanh tra (thuộc Bộ KH-CN)	Có nhưng không thường xuyên	Có	Phạt đến 5 triệu đồng; Chánh thanh tra có quyền phạt đến 20 triệu đồng	Có thể kiểm tra mọi lúc, mọi nơi	Ít cán bộ cấp Bộ; quyền lực tại địa phương yếu	Tiến hành ít hoạt động thanh tra
Bộ trưởng Khoa học Công nghệ	Có nhưng không thường xuyên	Có	Phạt từ 20-100 triệu đồng	Quyết định các vụ nghiêm trọng	Bản nhiều công việc	
Cục Quản lý thị trường (thuộc Bộ Thương mại)	Có nhưng không thường xuyên	Có	Xử phạt tài chính	Có thể kiểm tra mọi lúc, mọi nơi	Điều tra	Hạn chế về ngân sách và nguồn nhân lực; chỉ giải quyết các vụ theo yêu cầu của chủ SHTT
Cảnh sát kinh tế (thuộc Bộ Công an)	Có nhưng không thường xuyên	Có	Xử phạt tài chính	Điều tra	Thủ tục phức tạp (theo quy định của luật pháp)	Hạn chế về ngân sách và nguồn nhân lực; chỉ giải quyết các vụ theo yêu cầu của chủ SHTT
Bộ Công nghiệp	Không	Có	Yêu cầu chấm dứt sản xuất	Ngăn ngừa vi phạm tại bất cứ giai đoạn nào của dự án	Điều tra theo yêu cầu hoặc mệnh lệnh	Chỉ kiểm tra trước khi cho phép sản xuất; không được thanh tra các công ty FDI (thẩm quyền của Bộ KH-ĐT).
Cục đăng kiểm (thuộc Bộ GT-VN)	Không	Có	Không cấp giấy đăng kiểm	Ngăn ngừa vi phạm ở giai đoạn ban đầu	Điều tra theo yêu cầu hoặc mệnh lệnh	
Ủy ban nhân dân tỉnh	Không	Không	Phạt đến 10 triệu đồng	Quyền lực địa phương và hướng dẫn các MMD địa phương	Điều tra theo yêu cầu hoặc mệnh lệnh	Có xu hướng phạt nhẹ đơn vị vi phạm
Ban chỉ đạo 127 (liên bộ, Bộ thương mại chủ trì)	Không	Có	Phạt đến 10 triệu đồng	Phối hợp	Quá nhiều ngành	Phối hợp kém với các cơ quan địa phương; ban hành văn bản làm hạn chế quyền lực của chỉ cục quản lý thị trường địa phương trong việc kiểm tra vi phạm trên đường vận chuyển.

chỉ cho phép bảo vệ đối với kiểu dáng nói chung làm cản trở việc xử phạt vi phạm của các nhà sản xuất linh phụ kiện nhái trái phép³⁷.

Vai trò của tòa dân sự

Luật hiện tại quy định rằng tòa dân sự sẽ phân xử các vụ liên quan tới quyền SHTT. Chỉ những vi phạm “ảnh hưởng nghiêm trọng đến xã hội”, bao gồm các vi phạm trong ngành thực phẩm và thuốc chữa bệnh, mới bị khám xét và xử phạt hành chính (Điều 23.1.d). Tất cả các vi phạm khác được giải quyết qua tòa dân sự vì việc khám xét và xử phạt hành chính yêu cầu phải thu thập rất nhiều bằng chứng (Điều 23.1.b, c, e; xem thêm Nghị định 105-2006/ND-CP ngày 22 tháng 9 năm 2006). Do đó, xe máy nhái không còn được coi là một ưu tiên của Cục SHTT.

Việc tòa dân sự giải quyết các vấn đề về quyền SHTT là phù hợp với thông lệ quốc tế ở các nước phát triển, nơi có tương đối ít các vụ vi phạm về quyền SHTT, tòa dân sự ở các nước này cũng có nhiều kinh nghiệm trong việc phán xét các trường hợp như vậy, và tính cưỡng chế của luật pháp cũng rất hiệu quả. Trong điều kiện như vậy, vi phạm quyền SHTT có thể xem như là một vấn đề dân sự giữa các bên vì không có thiệt hại đáng kể nào về trật tự xã hội hay mức độ cạnh tranh của quốc gia. Thậm chí trong những trường hợp như vậy, luật cũng không phán xét lĩnh vực hay ngành nào gây thiệt hại cho xã hội lớn hơn ngành khác.

Ở Việt Nam thì khác. Vi phạm quyền SHTT diễn ra phổ biến, tòa dân sự chưa giải quyết một trường hợp nào liên quan đến quyền SHTT, và tính cưỡng chế của pháp luật vẫn cần phải được đảm bảo hơn nữa. Rõ ràng vi phạm quyền SHTT là một vấn đề trọng tâm ở Việt Nam, ảnh hưởng tới quyền lợi của người tiêu dùng và sự phát triển lành mạnh của các ngành công nghiệp. Việc xử lý các vụ việc thông qua tòa dân sự là một mục tiêu hợp lý trong dài hạn, nhưng Việt Nam cũng cần một chiến lược thực tiễn hơn nhằm giảm vi phạm quyền SHTT trong thời kỳ quá độ. Phương pháp xử lý hành chính truyền thống không nên bị loại bỏ hoàn toàn mà nên là một bộ phận quan trọng trong chiến lược này.

Quy định rằng chỉ những vi phạm quyền SHTT trong ngành thực phẩm và thuốc gây tổn hại nghiêm trọng tới xã hội, mà không bao gồm cả các

ngành mỹ phẩm, nồi cơm điện, xe máy, v.v. là chưa hợp lý. Điều này có thể đưa ra một tín hiệu sai rằng việc vi phạm SHTT ở các ngành khác là không nghiêm trọng và có thể được khoan dung.

Một vấn đề khác ở Việt Nam là không tập hợp các vụ việc cụ thể để làm tiền lệ giải quyết các vụ việc mới. Việc giải quyết các tranh cãi về quyền SHTT không có các tiêu chí định lượng thống nhất trên toàn cầu để quyết định sản phẩm nào là nhái, sản phẩm nào là thật. Tiêu chí về tính giống nhau cần được xây dựng ở mỗi quốc gia bằng cách tích lũy các đánh giá của chuyên gia về các trường hợp tương tự qua các năm. Tại Việt Nam, chúng ta cần một khoảng thời gian nữa để phát triển khả năng kết luận/phán xét này.

Trong tương lai, khi mà hệ thống luật pháp đủ mạnh để xử các vụ việc liên quan tới quyền SHTT, các tòa án khác nhau có thể áp dụng tùy theo dạng vi phạm bao gồm cả tòa án đặc biệt dành cho các vụ vi phạm về quyền SHTT, tòa dân sự, tòa hình sự, và tòa hành chính. Vi phạm về nhãn hiệu có thể giải quyết tại tòa hình sự vì bên vi phạm vừa vi phạm về quyền SHTT lại vừa vi phạm quyền lợi của người tiêu dùng. Ngược lại, hàng nhái về kiểu dáng công nghiệp chỉ vi phạm luật về quyền SHTT. Việc quyết định xem một vụ việc có thể được giải quyết ở tòa hành chính hay tòa hình sự phụ thuộc vào mức độ “nghiêm trọng”, mà các tiêu chí ở mỗi quốc gia sẽ khác nhau tùy thuộc vào tình hình thực tế³⁸.

Hành động của các nhà sản xuất

Các doanh nghiệp FDI lớn trong ngành xe máy đã thực hiện hàng loạt các biện pháp để bảo vệ quyền SHTT của mình như (i) tổ chức các cuộc điều tra trên thị trường và chụp ảnh các sản phẩm sao chép trái phép; (ii) mở các khóa đào tạo dành cho các viên chức thực thi pháp luật để nâng cao khả năng phát hiện sản phẩm nhái; (iii) thu thập bằng chứng và khởi kiện các đơn vị vi phạm; (iv) thực hiện các chiến dịch quan hệ công chúng thông qua truyền hình, tạp chí và tổ chức triển lãm so sánh hàng thật, hàng giả để nâng cao nhận thức cộng đồng.

³⁸ Tại Trung Quốc, trước đây, một công ty sẽ bị đưa ra xử tại tòa hình sự nếu vi phạm đến lần thứ ba. Gần đây, quy định thay đổi là công ty sẽ chịu trách nhiệm hình sự nếu mức lợi nhuận bất hợp pháp lớn hơn 50.000 Nhân dân tệ.

Các hành động bảo vệ quyền SHTT của các nhà sản xuất làm tăng chi phí của các nhà sản xuất. Họ buộc phải thực hiện các hoạt động này vì việc thực thi pháp luật về SHTT còn kém hiệu quả do mức phạt nhẹ và sự phối hợp lỏng lẻo giữa các cơ quan thực thi pháp luật. Một cách lý tưởng, các cơ quan nhà nước đi đầu trong việc thực thi hiệu quả các quy định về quyền SHTT, và các nhà sản xuất lớn hợp tác với chính phủ như là các đối tác để thực hiện công việc này.

8-4. Thiết lập một hiệp hội ngành hàng

Tập quán quốc tế cho thấy việc thiết lập một hiệp hội các nhà sản xuất trong một ngành công nghiệp là bình thường. Hiệp hội này thực hiện hàng loạt chức năng mang lại lợi ích cho các thành viên như thu thập dữ liệu, tổ chức hội chợ, hội thảo, các chương trình nâng cao năng suất và khả năng cạnh tranh, tiếp xúc với các nhà lập pháp, thực hiện các hoạt động hợp tác quốc tế, quan hệ công chúng, v.v.

Hiện tại, Việt Nam không có một hiệp hội đại diện đầy đủ và bao quát các lợi ích của tất cả các nhà sản xuất xe máy. Kết quả là các chức năng nêu trên hầu như không có trong ngành xe máy. Để nhận được các trợ giúp về mặt kỹ thuật, hay mở rộng các hoạt động hợp tác quốc tế, sự tồn tại của hiệp hội này là một điều tất yếu. Chẳng hạn, Việt Nam hiện không thể gia nhập Liên đoàn Công nghiệp Xe máy Châu Á (the Federation of Asian Motorcycle Industry - FAMI), một tổ chức khu vực gồm tám quốc gia, bởi vì không có một hiệp hội nào đủ điều kiện ở Việt Nam đứng ra để gia nhập tổ chức này. Việc hợp tác với Chính phủ Nhật Bản hay Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô xe máy Nhật Bản (the Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA) sẽ dễ dàng hơn nếu có một hiệp hội như vậy ở Việt Nam.

Hai hiệp hội hiện nay gồm Hiệp hội Xe đạp xe máy Việt Nam (the Vietnam Bicycle and Motorcycle Association - VBMA) và Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (the Vietnam Automobile Manufacturers Association - VAMA), chỉ thể hiện một phần lợi ích của ngành xe máy ở Việt Nam. VBMA không có sự tham gia của các doanh nghiệp FDI và VAMA chủ yếu hỗ trợ các lợi ích của ngành công nghiệp ô tô.

Với quy mô đang tăng lên của ngành công nghiệp xe máy Việt Nam, vấn đề cần được ưu tiên là thành lập một hiệp hội ngành. Điều này có thể thực hiện thông qua việc thành lập một hiệp hội mới hoặc tái cấu trúc các hiệp hội đang tồn tại. Trong bất kể phương án nào, các nhà lắp ráp FDI cần đóng vai trò dẫn dắt bởi vì chính các doanh nghiệp này đang chiếm thị phần chủ đạo ở thị trường xe máy Việt Nam.

8.5. Các mục tiêu và định hướng chính sách

Hai mục tiêu chính sách lớn bao gồm:

Một là, đến năm 2010, loại bỏ hoàn toàn các nhà cung cấp các linh phụ kiện nhái trong lãnh thổ Việt Nam không kể quốc tịch hay hình thức sở hữu.

Hai là, đến năm 2015, trên toàn lãnh thổ Việt Nam sẽ không còn vụ việc nào liên quan đến vi phạm quyền SHTT trong ngành xe máy.

Để đạt được các mục tiêu này, các định hướng chính sách được đề xuất như sau.

- Tăng cường phối hợp giữa các cơ quan nhà nước bao gồm Cục SHTT, Cục Quản lý thị trường, Cảnh sát kinh tế, Cục đăng kiểm, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, các Ủy ban Nhân dân tỉnh, và Ban 127.
- Thiết lập cơ chế cộng tác mạnh mẽ giữa các tổ chức tiếp nhận nhà nước và tư nhân, trong đó các doanh nghiệp hợp tác chặt chẽ với các cơ quan nhà nước, ủng hộ các mục tiêu chính sách nêu trên. Lãnh đạo các doanh nghiệp lớn cần tham gia nhiệt tình vào công việc này.
- Xử phạt nặng các trường hợp vi phạm quyền SHTT để ngăn ngừa hiệu quả việc tái diễn các hành vi này.
- Việc bảo vệ quyền SHTT trong ngành xe máy cần được coi là một ưu tiên trong hoạt động của Cục Quản lý thị trường và Cảnh sát

³⁹ Dựa trên kinh nghiệm của Trung Quốc sau khi gia nhập WTO, một chuyên gia của Hiệp hội ô tô xe máy Nhật Bản (JAMA) chia sẻ vào tháng 2 năm 2007 rằng luật về SHTT cần được chỉnh sửa 5 năm hay 10 năm một lần để bắt kịp được với thực tế thay đổi cũng như cải thiện việc thực thi pháp luật.

kinh tế. Phạm vi công việc không chỉ bao gồm vận chuyển và phân phối mà cả việc sản xuất, lắp ráp xe nguyên chiếc và linh phụ kiện.

- Luật SHTT cần liên tục được rà soát và chỉnh sửa nếu cần³⁹. Luật pháp cần được thực thi hiệu quả và không có ngoại lệ.
- Thành lập Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam (The Vietnam Motorcycle Manufacturers Association) với sự tham gia của các nhà sản xuất và lắp ráp xe nguyên chiếc và linh phụ kiện ở cả khu vực FDI và khu vực nội địa. Hiệp hội này cần trở thành kênh chính để thực hiện hợp tác quốc tế trong ngành xe máy.

Cụ thể hơn, cần xem xét các biện pháp dưới đây.

Các hoạt động liên bộ

- Ban chỉ đạo 127 nên yêu cầu các Ủy ban 127 cấp tỉnh loại bỏ hoàn toàn các xe máy bất hợp pháp ở tất cả các thành phố và các tỉnh.
- Ban chỉ đạo 127 nên bỏ Công văn 4048, trong đó yêu cầu các chi cục quản lý thị trường phải có bằng chứng đầy đủ về việc vi phạm quyền SHTT trước khi dừng xe bị nghi ngờ là vận chuyển xe nhái để kiểm tra.
- Chính phủ nên thiết lập một Đội đặc nhiệm liên bộ để thường xuyên kiểm tra tình hình bảo vệ quyền SHTT ở tất cả các doanh nghiệp xe máy ở Việt Nam, kể cả các doanh nghiệp FDI và doanh nghiệp nội địa, các nhà lắp ráp và các nhà cung cấp linh phụ kiện. Tất cả các bộ và cơ quan liên quan cần tham gia vào Đội đặc nhiệm việc này.

Các cơ quan có liên quan tới hoạt động SHTT

- Cục Quản lý thị trường và Cảnh sát kinh tế cần đóng vai trò chủ đạo trong việc giải quyết các vụ việc liên quan tới vi phạm quyền SHTT. Để trợ giúp hoạt động của các cơ quan này, các chương trình sau đây cần được thực hiện (i) các khoá huấn luyện với giảng viên đến từ Cục SHTT, nhà sản xuất và chuyên gia nước ngoài; (ii) các hoạt động triển khai nhằm hỗ trợ các cơ quan này ra quyết định xử phạt trên thực tế.
- Các chi cục quản lý thị trường nên được phân bổ kinh phí trực tiếp hay trích lại 7-10% số tiền phạt vi phạm quyền SHTT để bổ sung vào kinh phí hoạt động.

- Cục đăng kiểm không cho đăng kiểm các xe nhái.
- Cảnh sát giao thông cần có quyền hạn dừng và tịch thu các xe nhái trên đường và trên thị trường.

Luật pháp và việc thi hành luật pháp

- Chính sách phân biệt đối xử vi phạm quyền SHTT giữa ngành thực phẩm và thuốc chữa bệnh với các ngành khác trong luật về SHTT hiện nay (Điều 211 Khoản 1 Điểm a) cần được thay đổi. Mỗi bộ và cơ quan liên quan cần được quyết định các vi phạm về quyền SHTT nào là nghiêm trọng dựa vào các tình huống thực tế.
- Mức phạt về vi phạm quyền SHTT trong ngành xe máy cần được thay đổi và thực thi hiệu quả. Về mặt nguyên tắc, mức phạt nên từ 1-5 lần giá trị của xe thật chứ không phải giá trị của xe sử dụng các linh phụ kiện nhái.

Hiệp hội ngành

- Các doanh nghiệp FDI cần đóng vai trò chủ đạo trong việc thành lập một hiệp hội ngành bao gồm cả các doanh nghiệp FDI và doanh nghiệp nội địa.
- Hiệp hội ngành, phối hợp với Liên đoàn công nghiệp xe máy châu Á (FAMI), cần thực hiện một Chương trình Quảng bá về quyền SHTT trong ngành xe máy ở Việt Nam để nâng cao nhận thức của người dân và hiệu quả của việc thực thi pháp luật.
- Hiệp hội ngành cần tổ chức các hoạt động sau đây cho các doanh nghiệp thành viên: (i) khuyến khích việc cấp giấy phép giữa các doanh nghiệp Nhật Bản và doanh nghiệp Việt Nam; (ii) cử các thành viên Việt Nam sang Nhật Bản để tìm hiểu sâu sắc hơn các vấn đề có liên quan đến SHTT; (iii) hỗ trợ các thành viên thiết lập phòng SHTT và thi hành pháp luật về SHTT; và (iv) tổ chức các cuộc họp định kỳ giữa các thành viên và các cơ quan quản lý nhà nước.

Toà án về quyền SHTT

- Ban chỉ đạo 127 nên đề xuất với Quốc hội việc thành lập một toà án chuyên về quyền SHTT để nhận trách nhiệm giải quyết các vụ việc liên quan đến SHTT từ các tòa dân sự hiện chưa có kinh nghiệm về vấn đề này.