

服务平台

广州南沙新区规划发布
将建公务机场设免税区

本报 讯 国家发改委在近日发布的《广州南沙新区发展规划》(以下简称《规划》)中提出,将研究降低南沙新区与港澳地区通信结算价格,设立免税商品购物区,建设公务机场等举措。

按照《规划》,南沙新区范围为广州市沙湾水道以南区域,包括南沙街、珠江街、龙穴街、黄阁镇、横沥镇、万顷沙镇、东涌镇、榄核镇和大岗镇。该地区2011年总人口73.6万人,规划面积约803平方公里。尚属番禺的东涌、榄核和大岗3镇将正式划入南沙。

据悉,国家还赋予南沙新区在海洋管理领域的先行先试权,包括推进海域资源市场化配置进程,完善海域使用权招拍挂制度,探索建立海域使用二级市场;依法开展环境影响评价工作,在不破坏海岸带、海域和海洋生态系统功能的前提下,严格执行围填海计划,统筹海岛保护、开发与建设;对重大项目用海的围填海计划指标给予倾斜。 (郑 娟)

沿黄经济区发展规划上报

本报 讯 近日,《宁夏沿黄经济区产业发展规划》(以下简称《规划》)已上报国务院,有望于近期发布。

据了解,《规划》提出构建以沿黄河、包兰和太中银铁路为主要发展轴,以银川(吴忠)为核心区,加快石嘴山和中卫发展的“一轴一核两翼”沿黄经济区功能分区;形成以国家级工业园区、国家重点开发基地、自治区级工业园区以及自治区重点规划建设园区共同带动全区产业集聚发展的“二级带动”工业园区布局;完善沿黄经济区作为开放合作平台、总部经济平台、现代物流平台、产业承接平台、慈善产业平台的产业发展带动辐射平台;构建以新型工业为主导、现代服务业为支撑、现代农业为基础,具有区域特色、竞争力强的现代产业体系。 (阳 雯)

专家献策深圳制造业:
实现软件合规可避免高额诉讼

■ 本报记者 杨 颖

为积极推动深圳制造业企业提高软件资产管理水平,帮助企业降低经营风险,更好地从“中国制造”向“中国创造”转型,近日,由深圳市市场监督管理局主办,深圳市版权协会承办、软件联盟(原名商业软件联盟,2012年10月11日更改为现名称)和中国软件联盟协办的“深圳市制造业企业软件资产管理及信息安全培训会”在深圳举办。

在会上,软件联盟和中国软件联盟的专家为80多家企业代表提供了有关盗版软件的信息安全风险以及软件资产管理方面的专业咨询服务。深圳市市场监督管理局的领导表示,“作为中国改革开放的窗口,深圳是国内外制造业企业最为密集的城市之一,局领导非常重视国内外信息技术保护规则的变化及其对出口企业带来的影响。我们号召广大制造业企业认真研究专家给予的建议,跟上时代发展的步伐,实现软件合规,增强自身竞争力,更好地走向国际市场。”

针对国际数据公司(IDC)2011年发布的《中国企业推进软件正版化进程,消除盗版软件安全风险》白皮书中披露的使用未经授权或盗版的软件,将使企业面临重大安全风险的问题,软件联盟的专家表示,这些潜在的安全风险以及其所导致的损失远远大于购买廉价盗版软件所节省下来的成本。软件资产管理可以帮助制造业企业大大降低IT及法律风险,带来的收益也将远远超出其投入。希望广大制造业企业能够增强使用正版软件的意识,加强风险管理,避免因使用盗版软件而遭受不可估量的信息安全风险与经济损失。

此外,中国软件联盟常务副理事长兼全国推进企业使用正版软件工作部际联席会议办公室专家邹忞指出,对于以外贸业务为主的中国制造业来说,更应当注意国际贸易的法律和风险规避问题。邹忞强调说:“这意味着对于谋求海外布局的中国制造企业,提高知识产权意识,遵守国际游戏规则,实现软件合规,避免高额的海外诉讼,是不得不考虑的问题。”

遗失声明

康洁,护士执业证书编号:200983010235,取得证书日期2004年,不慎遗失。声明作废。

2012年10月18日

注册商标拍卖招商公告

受权利人所有人委托,北京金槌宝成国际拍卖有限公司将对图形注册商标“见一”所有权进行拍卖,涉及汽车、鞋、酒水、建筑等七个类别,欢迎报名参与竞买。详情可查阅我公司网站 www.jcbcpm.com,或致电 010-57110083 索取详细资料。



■ 本报记者 张 莉

日前,国务院常务会议审议通过了《缺陷汽车产品召回管理条例(草案)》(以下简称《条例(草案)》)。至此,10年前就由国家质量监督部门起草的条例,终于有望于近期付诸实施。“汽车召回”从部门规章升格为国家法规,也表明消费者在购买到有缺陷的汽车产品时,将获得相应的权益保障。

条例出台的必然性

根据已经通过审议的《条例(草案)》规定,批量汽车产品普遍存在危及安全使用质量问题,应当立即停止生产、销售、进口,由其生产者实施召回,并及时发布产品缺陷信息,对实施召回的缺陷汽车产品,生产者应当及时采取措施消除缺陷。消除缺陷费用和必要的运送缺陷汽车产品费用由生产者承担。《条例(草案)》还对生产者隐瞒汽车产品缺陷或不按规定召回缺陷汽车产品的行为确定了严格的法律责任。

除缺陷汽车召回管理法外,目前我国还在制定汽车三包管理规定,以构成完善汽车产品质量监管的两大体系。

北京消法学会常务理事、法学博士朱巍接受记者采访时表示:“《缺陷汽车产品召回管理条例》的即将出台完全在意料之内。”

他告诉记者,2010年7月1日《侵权责任法》出台,该法在第五章规定了“产品责任”,其中将包括汽车在内的各种产品召回的明文规定成为被侵权人请求赔偿的请求权基础,同时,该法又对明知产品存在缺陷而生产销售者的责任进行了规定。这是我国以法律的形式明确产品侵权责任形态的开端。但是《侵权责任法》对于产品召回制度的规定大都局限于原则性规定和责任承担方面,这势必要求国家随后需要继续出台相关司法解释或者细化条文。在司法解释出台之前,国务院针对汽车缺陷发布一个实施条例,是非常有必要的,不仅可以弥补侵权法实施解释的空缺,而且还可以以特别法的形式更好地保障消费者的安全和权益。

近几年来我国汽车保有量和国产数量激增,生产者和销售者未能及时召回缺陷产品时有发生。同时,生产者和销售者都属于以盈利为目的的企业,如果不能加大违法成本,就可能导致厂商将以违法利益衡量守法利益,无法保障消费者人身和财产安全,加大了汽车安全隐患。所以,朱巍认为,在我国建成“车轮上的国家”之前,大力建设汽车召回制度是大势所趋。

《条例(草案)》亮点频现

按照国务院法制办今年2月发布的《缺陷汽车产品召回管理条例(征求意见稿)》,汽车生产者如违反召回管理条例,将面临大力度空前的重大处罚。这也是该条例的最大亮点,但同时也是各方争论的焦点。

征求意见稿规定,如生产者未按照规定备案有关信息、召回计划;经营者未按规定建立汽车产品经营台账、维修记录等,都将被处5万元以上20万元以下的罚款;违反条例规定,生产者、经营者不配合

质检部门缺陷调查,由质检部门责令改正,拒不改正的,处50万元以上100万元以下的罚款。

如果生产者未停止生产、销售或者进口缺陷汽车产品;生产者未发布召回信息;或者拒不召回;未按照规定方式消除汽车产品存在的缺陷;以及经营者未停止销售、租赁或者使用缺陷汽车产品,将被处缺陷汽车产品货值金额2%以上10%以下的罚款。相关专家表示,按照条例征求意见稿的规定,若按缺陷汽车产品货值金额10%罚款的最高额度,即便是均价10万元的自主品牌乘用车,按照同一批次1000辆的保守估计数计算,企业也将面临“千万罚金”,这对明知有缺陷拒不召回或召回后拒不消除缺陷的企业,将产生巨大震慑作用。

“很多人认为,千万罚金是不是有点‘过’,我认为,这不仅不过火,而且还是本次立法亮点之一。”朱巍告诉记者,众所周知,我国法律属于大陆法系,侵权赔偿原则,历来都以补偿为主,惩罚为辅。这样做的后果往往无法给予违法的大企业较为沉痛的教训,甚至放纵了大企业肆意放任缺陷产品的上市流通。所以,本次立法加大了对违法企业的惩罚力度,以加大违法成本的方式减少安全隐患,这是借鉴了英美法律体系中的“惩罚性赔偿”制度,非常有必要。

除了加大处罚力度,朱巍还指出,突出商业秘密的保护、协调经营者与生产者的责任分担,增加了预警机制等都是本次《条例(草案)》中的亮点。

他认为,本条例将国务院质监部门作为汽车召回制度中的调查者、监督者和实施者,这就可能涉及到了厂家的商业秘密和知识产权等。如果不能保证厂家的这些无形资产安全,反过来可能就会导致不正当竞争等不良作用的发生。虽然在诸如知识产权法等领域已经有了基本规定,但是本条例依然将保护厂家商业秘密等无形资产作为重点加以规范,反映出国家对知识产权保护的重视程度,也使得汽车生产厂家放心送检。

“我国《侵权责任法》中规定的产品责任,将生产者和经营者都作为连带责任主体一并规定,但是没有在二者配合上明确实施细则。本条例将汽车生产者和经营者在召回制度中的义务明确规定,较为合理地区分了二者之间的责任分工问题,这也为日后在召回中可能出现的纠纷提供了法律依据。”朱巍告诉记者。

除此之外,本条例还确立了国务院质监部门产品缺陷预警机制,规定对汽车缺陷可能存在的对人身和财产构成威胁的情况可以向全社会发出预警。这种机制将事后处罚转变成了事前预防,将“亡羊补牢”转变成为“未雨绸缪”,这种立法模式和思路在世界范围内都属先进。

《条例(草案)》仍有不足

尽管近年来召回数量在增长,但与欧美国家相比,国内消费者仍很难享受到与国际同步的召回待遇。

在我国,一提到召回,好像就是产品

不合格的代名词,很多厂家为了所谓的企业形象往往不进行问题产品召回。

业内人士分析,导致当前车企不积极召回的原因,与此前国内处罚过轻、国内对汽车缺陷调查能力不强、车主维权意识薄弱以及车企钻法规空子逃避责任等有关。以进口车为例,有不少国外汽车巨头采用不同标准,将中国市场排除在产品召回之外。近年来表面有所增长的汽车召回,实质仍然是多数车企迫于相关部门的压力才主动实施的。

《条例(草案)》的出台对保证汽车质量、减少车辆缺陷会起到一个积极的警示作用。朱巍认为,其积极的作用至少有三点:

第一,本条例是《侵权责任法》和《消费者权益保护法》的延伸,有利于未来在更高的法律层面上体现出汽车召回制度。

第二,有利于完善我国汽车召回制度,一方面可以突出保护我国日益膨胀的汽车消费群体,另一方面,在客观上提高我国汽车生产和销售厂家的品质,提高国际竞争力。

第三,有利于敦促汽车生产者和销售者树立社会责任意识,加大消费者维权信心和保障力度,提高政府的监管责任层级。

谈到《条例(草案)》的不足之处,朱巍认为,首先,作为一个条例,其法律位阶还是过低,与其他国家立法位阶相比尚存在差距。本条例一旦与上位法发生冲突,可能无力对抗。

其次,惩罚性赔偿力度依然不大,赔偿对象规定有瑕疵。美国对此的赔偿是直接给予当事人本人,而我国则是以罚款的形式上缴国库。相比美国赔偿给个人

的做法,我国法规是存在问题的。首先,将罚款转变成赔款,直接给予个人,将会全面充分地对个体进行赔付,更好地保障公民权益。其次,对个体赔付会提升个体维权意识,加大社会监督力度,反过来会提高整体汽车质量水平。再次,公民赔付相比行政赔付来说,在法理上更具有说服力,体现出服务型政府和不与民争利的国家品质。最后,该条例忽视了对车主个人信息的保护问题。召回制度的完善必然要求厂家全面保存消费者个人信息,这就可能造成对个人信息的泄露和商业买卖。虽然条例加强了对商家商业秘密的维护,但是对大量车主个人信息的保护却未曾提及。我国对个人信息保护立法尚不完善,所以,对厂家保留的这些个人信息的利用,在立法层面应该加以规范。

对车企带来新的考验

《条例(草案)》的通过,意味着国内强制召回的规定将正式发布。这不仅为消费者多加了一层维权保障、也给国内汽车业界带来了新的考验。汽车召回条例一旦施行,不仅需要企业付出更多的重复性劳动、更会让企业在产品的形象与信誉方面面临挑战。所以,在自主汽车市场份额不断下滑的情况下,新召回制度的出台,无疑对自主汽车将产生意想不到的影响。

朱巍对记者表示,《条例(草案)》的通过对企业的影响表现在三个方面:第一,建立完善的车主信息库,并达到依法保留年限,承担追踪汽车销售和使用信息的责任。要及时记录发给被召回车辆车主的通知,一旦发生因为车主拒绝召回而导致损害的情况,厂家承担已经尽到及时通知义务的举证责任。第二,生产者、销售者和汽车租赁者之间必须保持良好的沟通状态,并在必要时间完全配合国务院质监部门的调查。第三,将“被动召回”制度转变成“主动召回”制度,建立和完善定期巡检制度,不仅要在国内,而且在国外市场的监控也需要同时进行。第四,在政府相关部门调查取证之时,厂家应及时准确做好记录工作,以备在知识产权等无形资产被侵害举证时使用。

随着我国汽车召回规章制度的实施与升级,其管理监管范围、监管力度、威慑力、罚则上限等将全面升级,这对维护消费者自身权益和促进汽车市场的不断成熟与完善意义重大。在当前车企不主动承担召回责任的前提下,推进召回制度的完善,需要全体车主积极参与,为相关部门提供调查产品存在缺陷的证据。

朱巍对消费者提出建议:消费者要及时关注国务院、厂家、商家在各种媒体上发布的召回信息、预警信息和其他涉案车型信息;一旦车辆出现“不合理”危险的可能,消费者应及时通知就近的商家;为保障召回通知的顺利送达,消费者应向厂家提供真实联系信息,并在每次车检和保养后及时向商家询问自身车型的相关信息。

